Nord-Amerika,

seine Städte und Naturwunder, sein Land und seine Leute.

Von

Ernst von Hesse-Wartegg.

Mit Beiträgen von Udo Brachvogel, Bret Harte, Theodor Kirchhoff, Henry de Lamothe, Charles Nordhoff, Bayard Taylor und Anderen.

Mit zahlreichen Abbildungen.

Leipzig.
Verlag von Gustav Weigel.
1880.

Vorwort.

Die Literatur über den nordamerikanischen Continent wird gegenwärtig durch eine Reihe von großentheils höchst werthvollen Reise- und Geschichts-Werken, wie jene von Fr. Kapp, Schlagintweit, Th. Kirchhoff u. A., gebildet, die zur Bereicherung der Kenntnisse und zur Aufklärung der Zustände in jenem Lande unendlich viel beigetragen haben. Indessen fehlte es bisher nicht nur in der deutschen, sondern auch in der französischen und englischen Sprache an einem Werke, welches Nord-Amerika in allen seinen bewohnten und unbewohnten Theilen, sowohl bezüglich seiner Zustände und Bevölkerung, wie auch bezüglich seiner Naturschönheiten und geographischen Verhältnisse in Wort und Bild schilderte. Diese letztere Aufgabe hatten sich Herausgeber und Verlagshandlung vor drei Jahren gestellt. Die äußerst günstigen Kritiken, welche jeden einzelnen Band des vorliegenden Werkes begleiteten, sprechen dafür, daß ihnen dies gelungen.

Dem vorgefaßten Programm gemäß wurden alle Theile des nordamerikanischen Continents je nach ihrer Wichtigkeit und dem Interesse, welches sie dem Leser einflößen konnten, mehr oder minder ausführlich geschildert. Gegenstände und Verhältnisse, welche durch zahlreiche andere Schilderungen schon zur Genüge allgemein bekannt sind, wurden weniger berücksichtigt, dafür ist anderen minder bekannten mehr Aufmerksamkeit gewidmet worden. Einzelne Kapitel wie z. B. jene, welche die Territorien im Westen und Südwesten des Continents behandeln, sind meist ganz neu und bringen die betreffenden Objekte zum ersten Mal in Wort und Bild zur Oeffentlichkeit.

Der Maßstab des Kritikers wurde in dem Werke nirgends angelegt. Persönliche Erlebnisse wurden gleichfalls nur dort angeführt, wo sie zur Charakteristik der Zustände beitragen. Aus derselben Ursache hat der Herausgeber nur von amerikanischen berühmten Schriftstellern Beiträge erbeten oder aus ihnen geschöpft.

So glaubt er, dem Publicum ein, wenn auch nicht fehlerfreies, so doch in seinen Hauptzügen treues Bild des nordamerikanischen Continents vorzulegen, und überläßt die Beurtheilung der Darstellung sowie des Dargestellten dem gebildeten Leser.

Der Herausgeber.

An dieser Stelle sei auch den Mitarbeitern an dem vorliegenden Werke der Dank des Herausgebers dargebracht. Die Herren Theodor Kirchhoff in San-Francisco, Prof. Paul Oeker in Los-Angeles, Californien, Henry de Lamothe (Redakteur des Temps) in Paris und Udo Brachvogel (Redakteur des New-Yorker Belletr. Journals) in New-York haben dem Herausgeber bereitwilligst höchst werthvolle Originalbeiträge geliefert; die Herren Bayard Taylor (†), Charles Nordhoff (Redakteur des New-York Herald) in Washington und Bret Harte haben demselben viel Interessantes aus ihren Reisemappen zur Verfügung gestellt oder ihn zur Benutzung ihrer in englischer Sprache erschienenen Schriften autorisirt. Der gleiche Dank gebührt den Herren Fr. Lexow (Redakteur des Belletr. Journals) in New-York, F. Leyh (Redakteur des Deutschen Correspondenten) in Baltimore, Dr. Förster (Redakteur der Deutschen Zeitung) in New-Orleans und Dr. Emil Bessels, vom Smithsonian-Institut, in Washington für gelieferte Beiträge oder geleistete Beihilfe. Die Verlagsbuchhandlung, Brockhaus in Leipzig, gestattete dem Verfasser die theilweise Benutzung des in ihrem Verlage erschienenen Werkes „Städte und Culturbilder aus Amerika“. — Außerdem wurden u. A. die folgenden Werke benutzt: Cullen Bryant, „Picturesque America“ 2 Bde., Appleton „New-York“, Col. Dodge „The Prairies“, Richardson „West of the Mississippi“, Ross Browne „The land of the Apaches“, Ch. Nordhoff „California“, Molinary „Les Etats-unis“, Leclercq „Un Eté en Amerique“, Major Powell „The Colorado of the West“, Prof. Haydn „The Yellowstone Park“, Lieut. Wheeler „Explorations, West of the 100. Mer.“, Eduard King, „The Great South“. Ferner die Zeitschriften: Ausland, Globus, Tour du Monde, Petermanns Mittheilungen, N.-Y. Belletr. Journal, N.-Y. Staats-Zeitung, Illinois Staats-Zeitung, die offiziellen Publikationen der Unions-Regierung sowie der einzelnen Staaten-Regierungen.

Die statistischen Angaben sind hauptsächlich den offiziellen Publikationen aus den Jahren 1876 bis 1879 entnommen. Die Entfernungen sind durchaus in englischen Meilen, die Höhen in englischen Fuß angegeben.

Inhaltsverzeichniß.

I. Band.

II. Band.

III. Band.

IV. Band.

I. Theil. Die atlantischen Südstaaten. Seite

II. Theil.

Nord-Amerika.

Von

E. v. Hesse-Wartegg.

I. Band.



Die Bai von Newyork.

I. Newyork.

1. Die Einfahrt.

Wie die große Metropole der neuen Welt gewöhnlich das erste Wunder ist, das der Europäer auf der Reise nach dem transatlantischen Continent von letzterem zu sehen bekommt, so sei auch das erste Kapitel dieses Werkes Newyork geweiht.

Und wahrlich, es giebt auf der weiten Erde keinen schöneren, großartigeren Einzug als den nach Newyork, dieser Pforte der neuen Welt, dieser Millionenstadt, an Größe, Reichthum und Wichtigkeit sich nur mit zwei Städten messend: mit London und Paris.

Newyork ist schon seit Langem die dritte in diesem Bunde; — mit gerechtem Stolz benennt sie der Amerikaner die Empire City — la Ville imperiale — denn sie ist die Herrscherin der neuen Welt sowohl wie des Ozeans, der die Küsten der letzteren im Osten bespült — die Hauptstadt eines großen Continentes und die Hauptstadt des Weltmeeres.

Die alte Geschichte spricht uns von den einstigen Wundern der Welt. Wollte man die modernen Weltwunder zusammenstellen, so müßte man die Riesenstadt am

Hudson als erstes nennen. Und dies in jeder Beziehung: In Großartigkeit, in Bedeutung, in Größe und in Schönheit. —

Newyork ist eine der schönsten Städte der Welt. Man nenne dem Amerikaner den Namen Newyork, und er wird sein Haupt erheben und sich mit Stolz in die Brust werfen; man nenne den Namen der großen Metropole dem Touristen, dem Kaufmann, ja selbst dem ärmsten Emigranten, der getäuscht und enttäuscht nach der alten Welt zurückgekehrt, und sein Gesicht wird sich verklären und unwillkürlich wird er seufzend den Namen Newyork wiederholen. Keine Stadt der Welt präsentirt sich den Blicken in so großartiger, zauberhafter Weise wie Newyork. — Weder Constantinopel mit seinen Moscheen und Minarets, noch Neapel, noch Rio-Janeiro, noch San-Franzisco so feenhaft wie Newyork; und wie einst Columbus entzückt gewesen, als er nach monatelanger Fahrt das erste Land der neuen Welt erblickte, ebenso entzückt, bezaubert ist der Europäer, dem sich zum ersten Male am Horizont die langen, blauen Linien zeigen, in deren Senkung der Hafen von Newyork gelegen.

Zahllose Schiffe aller Länder — Dampfer und Briggs, stolze Dreimaster und Schooner, Barken und Pilotenboote fliegen an ihm vorüber. Die Flaggen und Wimpel aller Nationen der Erde ziehen in wenigen Augenblicken an dem Schiffe vorüber, das in den ersten Hafen der neuen Welt einfährt. Nach allen Küsten und Städten der Meere sind sie bestimmt — nach Indien wie nach Australien, nach England und Italien, nach Südamerika und Californien. — Die Segel sind vom Winde aufgebläht, die Flaggen flattern stolz an den Spitzen der Masten; die Schlote von hundert Dampfern pusten aufsteigenden schwarzen Rauch, der in langen Linien hinter ihnen sich verliert. — Der Bug der Schiffe taucht in den Wellen auf und nieder — überall Leben, überall Thätigkeit auf dem weiten Meere, zu dem am fernen Horizont die blauen Küsten das Relief bilden. Selbst die schaumgekrönten dunkelgrünen Wellen, die an dem Rand des Schiffes emporlecken und sich lustig eine um die andere drängen, scheinen dem Ankömmling ihr Willkommenlied zu singen. — Wie aus einem Mammuth-Bienenstocke kommen und gehen die stolzen Schiffe.

Dort das Land ist Amerika, die neue Welt. Die blauen, unbestimmten Linien nehmen allmählig schärfere Formen an, die großen langen Wellen des offnen Ozeans werden ruhiger und schwächer, der Lauf des Schiffes sicherer. — Da zur Linken in der Ferne erscheint ein großer Leuchtthurm, die erste Leuchte des Landes, gleichzeitig aber auch die erste Leuchte, das erste Bauwerk amerikanischen Schaffens — der Leuchtthurm von Sandy-Hook. An ihm vorüber und der Besucher ist in die Bai von Newyork eingefahren. Zur Rechten und Linken nähern sich die bewaldeten hohen Ufer, deren Saum zahllose im Licht der Sonne strahlende Städtchen und Dörfer begränzen. — Schöne Landsitze krönen die Gipfel der Uferhöhen. — Es sind die beiden Inseln Long-Island und Staten-Island, zwischen denen das Schiff hindurchfährt, und

der Meeresarm, welcher sie von einander scheidet, sind die «narrows», der eigentliche Thorweg der neuen westlichen Welt.

War der Eindruck, den die paradiesischen Küsten der beiden bedeutendsten Inseln Amerika's auf den Ankömmling machten, schon ein unvergleichlich großartiger und erhebender, so bildet er doch nur das Vorspiel zu jenem Genuß, den der Anblick des Hafens von Newyork darbietet. Giebt es in der Welt außer Neapel überhaupt noch einen Punkt, auf welchen das Sprüchwort des Italieners: Napoli vedere et pui murire, anwendbar ist, so ist es dieser Hafen. — Zur Linken zunächst die gewaltigen Befestigungen von Fort Richmond und die Strandbatterien von Fort Tompkins am untern Rande des Staten-Island-Ufers — graue Frontmauern mit schwarzen Feuerschlünden gespickt — die Portierloge von Newyork. — Fort Tompkins gegenüber, an den Ufern des großen Long-Island, liegt das furchtbare Fort Hamilton und davor das neugebaute, hellrothe Fort Lafayette, isolirt auf einem Felsen mitten in den Wogen.

Aber zwischen diesen gewaltigen Wächtern des größten Hafens der neuen Welt schweift der Blick hindurch nach der großen Wunder-Insel, auf welcher die Metropole der westlichen Hemisphäre ausgebreitet ist. — Noch wird die Aussicht durch andere Inseln und Forts gehemmt, welche sich aus der wellenbewegten weiten Wasserfläche erheben. — Hier Governor-Island, dort das alte Fort Columbus, die Schildwache Newyorks. — Sie sind passirt und da ruht nun, wie ein occidentales Mährchen — wie ein Traum aus Tausend und eine Nacht — die Millionenstadt in ihrer ganzen Pracht und Herrlichkeit. — Da glitzern und scheinen im Sonnenglanze die Massen der weißen Segel, Schwänen gleich, auf den weiten Wasserarmen, welche die Riesenstadt umfangen halten; da schießen die zahllosen Eisenbahnzüge an den Ufern hin, und die Dampffähren, diese weltberühmten schwimmenden Paläste, durchfurchen mit ihrer breiten Brust die Wellen und ihre Balanciers tanzen in ewigem Spiel auf und nieder und treiben, selbst vom Dampfe getrieben, die mächtigen Schaufelräder. Da erhebt sich ein Wald von Masten, bewimpelt und beflaggt, mit eingezogenen Segeln, und zwischen ihnen ruhen die schwarzen Riesenleiber der transatlantischen Dampfer — aber alles, alles das verschwindet gegen den Mittelpunkt des Bildes, gegen die wogenumspülte Insel Manhattan, auf deren Rücken sich die hunderttausend Häuser von Newyork befinden, hoch überragt von drei bedeutungsvollen, bezeichnenden Gebäuden, deren Namen gleichzeitig den Charakter des amerikanischen Volkes in dreien seiner Hauptzüge — Schnelligkeit, Geschäftigkeit und Rastlosigkeit — kennzeichnen. Diese drei großartigsten, höchsten Monumentalbauten Newyorks sind: Das Telegraphen-Palais, das Postbureau, und das Palais der Newyorker „Tribüne", der zweitgrößten Zeitung des Landes. Auf der äußersten Spitze der Insel, dort, wo sich die Wasser des Hudson mit denen des East-River begegnen, steht inmitten freundlicher, grüner Anlagen ein viertes bedeutungsvolles Gebäude — wenn auch niedrig und unschein-

bar — es ist Castle-Garden, der Landungsplatz und das erste Absteigequartier der europäischen Emigranten.

Und schweift der Blick über die beiden breiten gewaltigen Wasserstraßen hinüber auf die jenseitigen Ufer, da erblickt man links, am Festlande, jenseits des Hudson, die Hauptstadt des Staates New-Jersey — Jersey-City — rechts hingegen an den Ufern von Long-Island das Häusermeer von Brooklyn — die Schwester der Millionenstadt. — Ueber das ganze feenhafte Panorama jedoch erhebt sich der schlanke Thurm der Trinity- (Dreieinigkeits-) Kirche in die Wolken. Es ist das Wahrzeichen der Stadt Newyork.

Da ruht es nun vor unseren Augen, das Newyork unserer Träume, die Herrscherin über Land und Meer. Unwillkührlich schweifen unsere Gedanken zurück in vergangene Zeiten, und je weiter wir zurückdenken in die Jahrzehnte und Jahrhunderte, desto mehr fällt Stein um Stein, Straße um Straße, desto mehr kommt die rauhe, unebene Insel Manhattan zum Vorschein, ein Felsrücken, der von Nord nach Süden läuft, und sich in den ungeheuren Sümpfen und Sandanschwemmungen verliert, welche die Mündung des Hudson-Stromes bilden. — Im Osten ist das öde Felsen-Eiland von einem Meeresarme bespült, der sie, sowie eine andere Insel — Long-Island — vom Festlande trennt. Erst im Norden, in dem Thale des Harlem-Flusses, erscheinen liebliche, bewaldete Gegenden.

So war die Insel, als sie 1609 zuerst von Europäern betreten wurde. Ihre günstige Lage rief bald holländische Auswanderer herbei, die aber im Jahre 1656 die Zahl von 1000 noch nicht erreicht hatten. Und zwei Jahrhunderte nachher finden wir an der Stelle der Sümpfe und Felsen die Zwei-Millionen-Stadt der Gegenwart. Krieg und Feuer, Revolutionen und Seuchen können die junge Riesin in ihrem Wachsthum nicht aufhalten. Und dabei schmiegt sie sich nicht den Boden-Verhältnissen an, wie irgend eine europäische Stadt. Sie ist die Herrscherin, sie macht sich Land und Wasser unterthan, sprengt die Felsen und Berge hinweg, leitet die Ströme in andere Bahnen, füllt die Sümpfe, und baut auf dem mühsam errungenen Boden ihre Prachtbauten, ihre Handels- und Industriepaläste, ihre ungeheuren öffentlichen Anstalten und Wohnhäuser für ihre Bewohner. — Alles in Allem das großartigste Beispiel, wie ein freies, junges Volk in kurzer Zeit sich zu Macht und Ansehen emporschwingt. — Wie eine Schneelawine, so entstand die Stadt aus unscheinbaren Anfängen, und wie die erstere größer und größer wird, je weiter sie in ihrem rasenden Laufe gelangt, so mehrt und vergrößert sich jene Volkslawine auf der Manhattan-Insel, das heutige Newyork. — — Der Patriotismus der Holländer hatte der Ansiedlung vor zwei Jahrhunderten den Namen Neu-Amsterdam gegeben; der Patriotismus der Engländer aber änderte nach ihrer Eroberung 1664 diesen Namen in Newyork.

Der Name war begründet, — so lange Newyork eine englische Colonie war — gegenwärtig fehlt ihm die Ursache des Daseins, denn erst aus jener Zeit, als die

ehemalige Colonie ihre Fesseln gesprengt und unabhängig geworden war — aus jener Zeit stammt ihre Blüthe. Die Einführung des Dampfes zu Schiffahrtszwecken (1807) und Eisenbahnen (1832), die erste Gründung einer regelmäßigen Packet-Schiffahrts-Linie nach Europa, und vor Allem die Vollendung des großen Erie-Canal beförderten das Wachsthum der Stadt unendlich. Insbesondere war es das letztgenannte Unternehmen, die Verbindung der canadischen Seen mit dem Meere durch einen Schiffahrts-Canal (1825), welchem die Hebung des Reichthums und Ansehens der amerikanischen Weltstadt zuzuschreiben ist.

Und dieses Wachsthum Newyorks wird desto großartiger, je mehr die Stadt in das gegenwärtige Zeitalter hineinreicht. Schon zu Beginn des Jahrhunderts hatte es seine ehemals bedeutenderen Rivalen, das puritanische Boston und das quäkerische Philadelphia überflügelt. — Seine Verbindungen mit den transatlantischen Häfen lenkten den Strom der Einwanderer nach Newyork, das die Fremden, insbesondere deutsche Elemente, gastlich aufnahm. Und so wuchs denn die Riesenstadt derart empor, daß die Insel, auf welcher sie gelegen, zu klein war, und sie ihren Ueberschuß an die nächstgelegenen Ufer nach Neu-Jersey und Long-Island abgeben mußte. So entstand allmählich, um die Inselstadt herum, jener Kranz von Großstädten, die zusammen an Einwohnerzahl der jungen Mutterstadt nahezu gleichkommen: Brooklyn, Williamsport, Astoria, Hoboken, Jersey-City und Newark — jede eine Stadt für sich — mit eigenen Behörden, eigener Gemeinde, aber mit ihren Interessen, mit ihrem Bestande an die Weltstadt des Manhattan-Eilandes gebunden: an Newyork.

2. Castle-Garden.

Folgen wir dem Strom der Einwanderung, wo er am stärksten nach der Hauptstadt fließt, jenem Strome, dem Amerika seine Größe verdankt, und der erst jetzt zu versiegen anfängt. Er führt uns durch die Bai von Newyork an das äußerste Südende der Manhattan-Insel, von unzähligen Werften und Docks mit Schiffen und Barken umgeben. Sonderbar genug: Während weiter oben die ganze Insel uns wie ein einziges Gewirre von Mauern und Dächern erscheint, und jedes leere Plätzchen zwischen dem Hudson und dem East-River schon vor Jahrzehnten von irgend einem Bauwerke in Beschlag genommen wurde, lacht uns hier, an dem wichtigsten, günstigst gelegenen Theile der Insel ein blühender Garten entgegen, mit stattlichen Bäumen und grünen Rasenflächen.

Es ist die Batterie, einer der historisch-denkwürdigsten Plätze von Newyork. Es giebt noch Newyorker Bürger, die sich der Batterie als der herrlichsten Promenade der Stadt erinnern, aber doch liegt zwischen dem Parke von damals und dem Parke von heute ein großes Stück Geschichte, und der Boden, auf welchem heute Baum und

Strauch so üppig grünen, wurde mehrmals aufgewühlt, mehrmals von der eisernen Hand der Geschichte durchfurcht, bis er wieder so friedlicher Bestimmung anheimfiel.

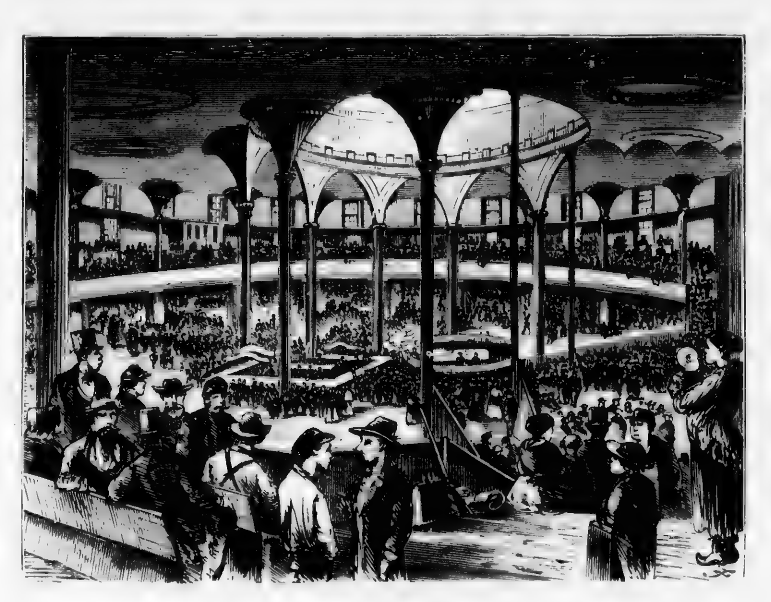
Das einfache, halb gemauerte, halb hölzerne, thurmartige Bauwerk, das sich auf der Westseite der Batterie erhebt, theilte deren Schicksal. Es ist Castle-Garden, eines der Wahrzeichen von Newyork. Einige Jahrzehnte zurück, war das alte Bauwerk der Wachtposten der meerumgürteten Insel, und aus seinen Schießscharten dräuten gewaltige eiserne Mündungen.

Dann kam eine Zeit, wo die Festungswerke über die Insel hinaus in die Bai von Newyork verlegt wurden, und Castle-Garden glättete die Falten seiner Kriegerstirne und wurde — der Mittelpunkt des Newyorker Kunstlebens. Anfangs eine Musikhalle untergeordneter Bedeutung, feierte bald nachher die unvergleichliche Jenny Lind hier ihre ersten öffentlichen Triumphe auf amerikanischem Boden. Hier veranstaltete man im November 1853 die erste Reihe von Monstre-Concerten, und noch bis zum Herbst 1854 hallten die alten Mauern wieder von den Gesange einer Grisi, eines Mario und Susini, und lange Reihen von Equipagen und dichtes Gedränge umwogten die Eingänge von Castle-Garden. Aber das war auch sein höchster Glanz. Einige Monate darauf waren die großen, in allen Farben leuchtenden Plakate von den Mauern verschwunden. Equipagen und Spaziergänger hatten sich ängstlich aus seiner Umgebung geflüchtet, der Tempel der Kunst war in ein — Emigranten-Depot verwandelt worden, als welches es noch heute besteht. Die herrlichen Anlagen verfielen, und lange Jahre war die Batterie nichts als ein ungeheures Mistbeet, ein Opfer der Betrügereien der Stadtbehörden. — Erst in neuester Zeit wurden die Anlagen wieder hergerichtet und gepflegt, Castle-Garden aber wurde zu einem wohlthätigen, unter strenger Aufsicht stehendem Zufluchtsort der Einwanderer, die mit den Verhältnissen des Landes noch nicht vertraut, früher nur zu häufig der gemeinsten Spekulation und Uebervortheilung professioneller Betrüger zum Opfer fielen. Und die Stadt war von der Wichtigkeit dieses Institutes so durchdrungen, daß es das alte Gebäude, nachdem es im Ausstellungsjahre 1876 niedergebrannt war, sofort wieder in derselben Weise aufbauen ließ.

Die Einwanderer werden hier nach ihrer Landung sofort unter den Schutz der Beamten einer wohlthätigen Gesellschaft genommen und erhalten Kost und Quartier für die erste Nacht unentgeltlich. Im Innern des großen Gebäudes befindet sich ein Post- und Telegraphenbureau. Alle Geldsorten der Welt werden hier in amerikanische Greenbacks (so nennt man die Dollarscheine ihrer grünen Rückseite halber) umgewechselt, und den Emigranten Eisenbahnfahrbillets nach allen Theilen der Verein. Staaten zu ermäßigten Preisen verkauft. Diejenigen, welche sich Newyork zum ersten Aufenthalte wählen, erhalten Adressen von billigen, soliden Boardinghäusern, wo sie Kost und Wohnung um wenige Dollars per Woche nehmen können. Ein Dienst-

Versorgungs-Bureau für Emigranten beiderlei Geschlechts sorgt nach Thunlichkeit für ihre Unterbringung in irgend einer Beschäftigung, und es wird mit einem Worte Alles aufgeboten, um diesen jungen Bürgern der neuen Welt die Gründung ihrer Existenz zu erleichtern, und sie zu nützlichen Mitgliedern jener großen Commune heranzuziehen. —

Wohl verunglückten Viele, und mochten sie auch glücklich über das Weltmeer gekommen sein, so scheitern und ertrinken sie doch in den Wogen des Lebens, die jenseits der Atlantis so stürmisch auf- und niedergehen. Die meisten aber kommen



Castle-Garden: Die Einwanderer-Halle.

durch Arbeit und Ausdauer zu Geld und Gut. Aller Anfang ist schwer, und merkwürdigerweise haben sich gerade in Amerika die größten Reichthümer aus den kleinsten Anfängen entwickelt, und vielleicht die Hälfte der Besitzer jener Prachtbauten der fünften Avenue, die Eigenthümer von Millionen, gingen aus jenem runden, alten, hölzernen Thurmbau hervor, der den Namen Castle-Garden führt.*)

*) Seit 1858 landeten mehr als 4 Millionen Einwanderer im Castle-Garden und genossen stets die Fürsorge und den Schutz der verschiedenen Beamten der Einwanderungskommission.

3. Der Broadway.

Von Castle-Garden und der Batterie angefangen, führt eine breite große Straße durch die Längenmitte der Insel Manhattan, durch die Mitte von Newyork hindurch bis über den berühmten Central-Park hinaus. Der untere Theil dieser Straße läuft durch das alte unregelmäßig gebaute Newyork mit krummen, engen, winkeligen Gassen, und die Längenavenuen richten sich hier mehr nach den Ufern der beiden, die Insel bespülenden Ströme, als nach der sie in der Mitte durchschneidenden Hauptverkehrsader. Erst im oberen Theile zeigt die Stadt jene amerikanische Regelmäßigkeit, die sich vor Allem in Philadelphia kundgiebt. Die eilf Längenavenuen und etwa zweihundert Querstraßen durchkreuzen sich in rechten Winkeln und schließen große, regelmäßige Häuser-Vierecke ein, welche in Amerika den Namen Blocks führen. Und je weiter man dem Nord-Ende der Insel zuschreitet, desto mehr gewinnt dieses Häuserschachbrett an Regelmäßigkeit und Einförmigkeit, desto mehr verliert die sie durchkreuzende Hauptstraße an Leben und Bedeutung, bis sich das Häusermeer endlich in den Gärten und Parks am Haarlem-Flusse, der nördlichen Begrenzung der Manhattan-Insel verliert.

Diese Hauptverkehrsader, welche die Großstadt von einem Ende bis zum andern durchschneidet, ist der Broadway.

Das Wort hat einen Zauberklang in aller Welt. Amerika ist mit Newyork, Newyork wieder mit dem Broadway so innig verknüpft, daß man unwillkührlich daran denkt, sobald von der neuen Welt die Rede ist. Es ist das drittgrößte Wort Amerikas, und es giebt keinen Menschen, der von Amerika, und nicht auch gleichzeitig von Broadway gehört hätte. Die Geschichte der neuen Welt knüpfen sich an diese eine Straße, und die Geschichte des Broadway ist die Geschichte Amerikas. London hat seinen Strand, Paris seine Boulevards, Wien seine Ringstraße — aber Strand und Boulevard und Ringstraße zusammengenommen, sind in geschäftlicher Bedeutung nicht das, was diese einzige Straße, dieser einzige Broadway. Während sie die Herzen der genannten Städte wie mit einem goldenen, schönen Ring umgeben, bildet der Broadway selber das Herz jener Riesenstadt, die durch ihn zu solcher Größe gelangt. Der Brodway ist *der* Stolz jedes Amerikaners, aber er ist zugleich der Stolz der Zivilisation der neuen, wie der alten Welt. Es giebt keine zweite Straße auf Erden, die sich mit dem Broadway vergleichen ließe, die ihm an Großartigkeit, an Schönheit, an Leben, an Abwechslung, an Bedeutung gleichkäme. Ein Spaziergang durch den Broadway ist eine Reise durch Amerika, ein Tag auf dem Broadway ist eine Reise durch den Continent. Es wäre eitles Bemühen, den Broadway und seine Geschichte schildern zu wollen. Man müßte Bände füllen, und diese Bände würden nichts enthalten,

als die Geschichte des größten Staatenkomplexes der Welt, die Geschichte der größten, verkehrsumwälzenden Erfindungen, die Geschichte der bedeutendsten Industrien, die



Der Broadway.

Geschichte des Weltverkehrs. Es geht in keinem Erdtheile, in keinem Lande irgend etwas von Bedeutung vor, das nicht irgendwo am Broadway mitgefühlt, mitem-

pfunden würde, und kein einziges Gebäude des Broadway könnte niederbrennen, ohne das nicht in verschiedenen Theilen der Welt mehrere Firmen, mehrere Personen von dem Brande betroffen würden.

Broadway, — der breite Weg — das ist der einzig richtige, einzig mögliche Name für diese Straße — es ist die Rennbahn für das große amerikanische Wettrennen, dessen Pferde die Industrien und der Handel, dessen Jockeys die Menschen, dessen Preis die Dollars sind. Außerhalb der Rennbahn, im Lande irgendwo, vielleicht in den Felsengebirgen, vielleicht in Californien, werden diese Industrien, diese Erfindungen geboren und groß gezogen, in Newyork erhalten sie ihren Reiter und am Broadway werden sie auf die Rennbahn geführt und angetrieben. Wer am schnellsten läuft und am umsichtigsten lenkt, gewinnt den Millionenpreis. Der Broadway ist die Arena für die neue Welt.

Der Eindruck, den ein Spaziergang durch diese Straße, dieses Weltwunder in dem Spaziergänger hinterläßt, ist überwältigend, und mag dem Europäer auch alle Erinnerung an Amerika geschwunden sein, das Straßenbild des Broadway wird immer in seinem Gedächtnisse bleiben, immer vor seinen Augen stehen. Es sind nicht die fünf-, sechs-, acht- und neunstöckigen Paläste, die sich ihm auf mehrere Meilen Länge in ununterbrochener Doppelreihe darbieten, es sind nicht die Tausende von Fuhrwerken aller Art, die sich in meilenlangen Prozessionen hintereinander drängen, und langsam wie auf einem Leichenzuge hintereinander herziehen, es ist nicht die Menschenmasse, die sich rasch in- und durcheinander auf- und abwärts wälzt, — all' das ist bloß imponirend. Allein die Ruhe und Geräuschlosigkeit, mit der dieser Verkehr vor sich geht, diese Abwesenheit von Stoßen und Drängen, von Lärmen und Schreien ist überwältigend — und in keiner anderen Weltstadt mehr zu finden.

Man sieht, daß der Broadway die Straße ist, an deren einem Ende Europa, an deren anderem Amerika liegt. Wohin nun zuerst sich wenden, was zuerst sehen von all' dem Sehenswerthen, das so massenhaft hier aufgehäuft ist? Da liegt die Straße, fünf Meilen lang, auf beiden Seiten mit einer Reihe von Palästen besetzt, Palästen im wahrsten Sinne des Wortes, denn so viel man auch gegen den Baustyl auszusetzen vermöchte, sie bleiben doch Prachtbauten in Bezug auf Solidität des Materials, Reichthum und Verschwendung. Weißer Marmor und Eisen sind die am häufigsten vorkommenden Materialien, und die blendend weißen Palastfronten werden nur hie und da von rohen Ziegelbauten unterbrochen. Nirgends wird es größere, nirgends höhere Gebäude in solcher Masse geben, wie am Broadway, und die zahllosen großen Fenster, die bis an die Dächer hinaufreichenden, in Gold und Roth prangenden Annoncen und Firmentafeln, die mehrere Meilen lange, ununterbrochene Reihe von großen Kaufläden und Gewölben aller Art zeigen, daß all' diese Bauten nur und abermals nur dem Mammon Gold geweiht sind.

Auf beiden Enden wird der Broadway von grünen Parkanlagen begrenzt, und auf seinem Wege nach dem nördlichen Ende läuft er an drei anderen Parkanlagen vorüber, die alle von ziemlicher Größe sind: der City-Park, der Union- und der Madison-Square. Die ersten beiden Meilen läuft die Straße schnurgerad von Süd nach Nord; in der Nähe der zehnten Straße ändert sie ihre Richtung etwas gegen Westen, und läuft, alle Avenuen der Reihe nach durchschneidend, ebenso gerade nach der West-Ecke des Central-Parks.

Die Breite des Broadway ist nicht viel geringer als jene der Pariser Boulevards, allein die Höhe der Häuser und der unendliche Verkehr lassen diese Breite viel geringer erscheinen. Breite, vorzügliche Trottoirs ziehen sich zu beiden Seiten des Broadway hin, und Alles, was das moderne Städte-Wesen an Verbesserungen in Beleuchtung, Häuser-Nummerirung, Reinigung u. s. w. aufzuweisen hat, wurde an diesem Schooßkinde Amerikas auf Kosten der anderen Straßen verschwendet.

Das Spazierengehen wird Einem auf dem Broadway bald verleidet. Man wird auf dieser großen Verkehrsader überhaupt nur äußerst selten Spaziergänger sehen, und dann sind es regelmäßig Fremde. Nicht, daß es in dem Strome von stumm und gedankenvoll dahin eilenden Menschen am Ende unmöglich wäre, langsam einherzuschreiten. Trotz der Tausende, die vorüber eilen, wird Niemand uns berühren. Alles windet sich so schnell und geschmeidig in- und durcheinander, daß man kaum beachtet wird. Allein man wird wider Willen mit in den Strom gerissen; es ist unmöglich, ihn vom sicheren Ufer aus zu betrachten. Man muß hinein, und schwimmt willenlos mit, um eine Strecke weiter ebenso willenlos wieder an den Strand gesetzt zu werden.

Wir beginnen unseren Spaziergang am unteren Ende des Broadway, an der Batterie, und wollen ihm nun bis zum Zentralpark folgen. Das unterste Ende des Broadway mit den anstoßenden Straßen Bowling-Green und White-Hall wird beinahe ausschließlich von den Bureaus der unzähligen Dampfschiffahrtslinien eingenommen, die von Newyork aus nach allen Hafenplätzen der Welt auslaufen.

Das erste auffällige Gebäude inmitten dieser ungeheuren, marmornen Tempel des Mammon ist eine zwischen dem Laub alter Bäume halb versteckte Kirche aus „Braunstein“ (brauner Sandstein, in Amerika Brownstone genannt) in edlem gothischen Style erbaut. Es ist die „Trinity-Church“, die Dreieinigkeits-Kirche, der Stolz jedes Newyorkers. Das Schiff der mit einem hölzernen Dach eingedeckten Kirche wird von einem nahezu 300 Fuß hohem Thurme überhöht, von dessen Spitze man die herrlichste Aussicht auf die ganze Stadt und den Hafen genießt. Von den Uferhöhen New-Jersey's, bei klarem Wetter sogar von Sandy-Hook und dem Highland aus erstreckt sie sich weit über die Palissaden des Hudson hinauf, über den größten Theil der Stadt selbst und die malerischen Inselgruppen des Long-Island-Sunds. — Das Glockenspiel

des Thurmes wird nur von wenigen in der Welt übertroffen. An allen Festtagen, deren es in Amerika freilich kaum ein halbes Dutzend im Jahre giebt, ertönt es in patriotischen und religiösen Melodien, und den weithin vernehmbaren Klängen wird stets mit solchem Interesse gelauscht, daß es gebräuchlich ist, das Programm vorher in den Tagesblättern bekannt zu machen.

Die Kirche umgiebt ein ziemlich ausgedehnter Begräbnißplatz nach Art der Londoner Kirchen, und so mancher Liebling der amerikanischen Nation schläft hier den letzten Schlaf. Wind und Wetter von drei Generationen her haben freilich manchen Buchstaben verwischt, und den weichen Stein mit grüner Moosdecke umschleiert, so daß man die Namen der Verstorbenen kaum mehr unterscheiden kann. Allein die Kränze und frischen Blumen, die sie zu gewissen Zeiten bedecken, zeigen, daß die Todten im Andenken der Nachwelt nicht vergessen sind.

Und gegenüber diesem gottgeweihten Tempel mündet die weltberühmte Wall-Street, die verführerische Pforte zu Reichthum und Armuth, je nachdem die Karte fällt, oder das Tick-Tack des Telegraphen es verkündet. Mächtige Palastbauten, Lebensversicherungs-Compagnien und Bank-Instituten gehörig, begrenzen sie zu beiden Seiten. Wir schreiten zwischen ihnen hindurch und halten vor einer stolzen Säulenfront von weißem Marmor, die das Schatzamtsgebäude der Vereinigten Staaten ziert. Wir befinden uns jetzt im Mittelpunkt einer schönen Gruppe von Bauwerken in der Wall-, Nassau- und Broad-Street, wie sie nur in wenigen Städten der Erde ihres Gleichen findet. Aber sie alle werden von Makler-Comptoirs eingenommen, denn wir athmen hier die Luft, in welcher der Spekulations-Geist weht, der vielleicht mehr Einfluß ausübt auf den politischen, finanziellen, ja selbst moralischen Zustand des ganzen Landes, als alle Kriege und geschäftlichen Krisen der Welt.

Der berüchtigte Erie-Eisenbahnkrieg brach hier aus; der Handschuh ward hingeworfen und aufgehoben, und der Anstoß gegeben zu einem Netzwerk von Prozessen und Gegen-Prozessen, welche die Taschen von Advokaten und Spekulanten vollgepfropft, jene Anderer geleert haben und unmeßbares Unglück über das Land heraufbeschworen.

Das Bild, welches die Wall-Street alltäglich um Mittag darbietet, wo Gold, Bonds und Aktien in etwas lebhaftere Cirkulation gerathen, ist äußerst interessant, wenn auch nichts weniger als anziehend. Und nun gar an bewegten Tagen, zur Zeit der großen Krisen! Haufen von elegant gekleideten Männern drängen sich auf dem Trottoir und der Straße in wilder Hast; hier mit zerrütteten, dort mit lächelnden Mienen. Hier ist ein Vermögen verloren, dort ein anderes gewonnen worden. Hier stehen Tausende und aber Tausende auf dem Spiele, dort wurden gleiche Summen mit einem Schlage gewonnen. Es ist keine Uebertreibung, man glaubt sich in eine ungeheure Spielhölle versetzt, wo alle Leidenschaften entfesselt sind, wo jedoch nur eine herrschend ist: Die Habsucht. — —

Hier sehen wir auch in die lange, düstere Nassau-Street hinein, — eine Straße voll Gerassel und Getöse, ein oft unentwirrbar scheinender Knäuel von Menschen, Pferden, Karren, Wagen, Kisten. Es ist der Ueberschuß des Broadway, der sich hier



Das Haupt-Zoll-Amt von Newyork.

in diese Straße verläuft, und auch hier nicht genügend Platz findend, sich noch um mehrere Straßen weiter hinausdrängt. — Wie der Broadway das Prototyp einer schönen, großstädtischen Straße ist, so sind seine Nebenstraßen, und vor Allem die

Nassau-Street, nur zu sehr vernachlässigt. Im Winter bei Schneefall ein fußtiefer, kohlschwarzer Morast, im Sommer eine Staubwolke, ist das Pflaster dieser Straße voll Löcher und Unebenheiten — und dabei ist sie trotz ihrer Enge nächst dem Broadway die vielleicht am meisten benutzte Verkehrsader zwischen den Geschäftsstraßen der untern und obern Stadt. —

Noch weiter abwärts in der Wall-Street, gelangen wir zu dem Newyorker Custom-House, dem Zollamte der Stadt, gleich berühmt durch seinen Bau, wie einstens berüchtigt durch die Corruption seiner Beamten. Kolossale Granitsockel, massive cylindrische Blöcke tragen eine Reihe schöner Frontsäulen, und auch die im Innern des Gebäudes befindliche Rotunde wird von acht stolzen Säulen aus italienischem Marmor getragen, deren korinthisches Capitol in Italien gemeißelt wurde. Hier in diesem geräumigen Saale versammeln sich die Hauptbeamten des Zollamts, und eine Menge von Kaufleuten und Commis strömen ohne Unterbrechung ab und zu. — Aber das wichtige Gebäude war gleichzeitig auch bis in die letzten Jahre hinein der Sitz unglaublicher Corruption, vom obersten Beamten abwärts bis zum letzten Zolldiener. Es war der Hort des politischen „Ringwesens" von Amerika, und das ganze Zollamt übte bei den oft in den Koth der Niedertracht herabsinkenden Wahlumtrieben häufig seinen käuflichen, verderblichen Einfluß aus. Gleichzeitig stand die Bestechlichkeit hier in der vollsten Blüthe, und es wurde kein Stück Seide, kein Stückchen Waare im Hafen von Newyork eingeführt, ohne daß nicht eine bedeutende Summe als Schandgeld in die Taschen der Beamten gefallen wäre. Ja die Letzteren gingen in ihrer Kühnheit so weit, selbst die Passagiere der in Newyork landenden Dampfer um ihren Sündenpreis zu betteln, und so schon die Ehre des Beamtenstandes den aus Europa kommenden Passagieren zu verkaufen, ehe diese noch den Boden Amerikas betraten. — Die neue Regierung hat diesem schmachvollen Treiben, diesem offenen Millionenraub aus der Kasse der Vereinigten Staaten endlich ein Ziel gesetzt.

* * *

Wir sind jetzt mitten in einem Labyrinth von Straßen, die alle und ausschließlich dem Handel und der Geldspekulation gewidmet sind, und nur selten ragt irgend ein Zeitungspalast aus der Mitte der ihn umgebenden Geld-Institute hervor. Lebens- und Feuerversicherungs-Gesellschaften, Sparbanken, Eisenbahn-Direktionen und die Verwaltungen aller großen Geld- und Verkehrs-Institute des ganzen Landes haben hier ihren Sitz. Auf den Broadway zurückkehrend, sehen wir es schon aus dem wo möglich noch größeren Verkehr, daß wir uns dem Mittelpunkte der unteren Stadt nähern. Die Gebäude werden zu feenhaften Palastbauten, von denen jener der Spar-Bank den großartigsten Eindruck macht. Ueberall häufen sich Blöcke des kostbarsten Marmors und Granits, Statuen und reich geschmückte Häuserfronten aus Eisen und Stein. Von den Mansarden herab bis in die Keller ist Alles mit großen Schildern und Plakaten

bedeckt, aus allen Fenstern und Thüren tritt das Geschäft dem Wanderer entgegen. Jedes Gassengewölbe ist mit Käufern gefüllt, über die Straße rollen ganze Colonnen von Stellwagen, Kutschen, Lastfuhrwerken und der ganze Broadway ist derart mit einer hin- und herwogenden Menschenmasse angefüllt, daß es uns Wunder nimmt wie sich dieser Knäuel nur lösen kann. — Und über das ganze bewegte Bild spannen sich unzählige Telegraphendrähte, diese einzigen sichtlichen Zeichen des Blitzverkehrs, der aus jenem Monstre-Gebäude zur Linken nach allen fünf Welttheilen geschleudert wird. —

Unser Auge kann den Gipfel dieser rothen Ziegel-Pyramide kaum erreichen; neun Stockwerke hoch, erhebt er sich über alle Gebäude der Nachbarschaft empor in die Lüfte, und als wollte er den Ausspruch wahr machen: «Coeli eripuit fulmen» ragt noch ein hoher Thurm über das Gebäude in die Wolken hinein. Die Aufschrift dieses Palastes zeigt die Worte: «Western Union Telegraph-Company». Es ist das Telegraphen-Amt von Amerika, jene in alle Theile der Welt reichenden Institution, zu welcher der Amerikaner Morse den Grundstein gelegt. Die hohe Flaggenstange an der Spitze des Thurmes trägt eine große rothe Kugel, die alltäglich um Mittag von der Stangenspitze herabfällt, um so den Tausenden Schiffen im Hafen von Newyork die genaue Zeit anzuzeigen. Und so sieht man denn auch um diese Stunde alle Kapitaine mit ihrem Chronometer auf dem Verdeck ihrer Schiffe stehend, aufmerksam die rothe Kugel beobachten, welche in und für Newyork als Zeitbestimmer die Rolle der Sonne übernommen hat.*)

Noch einige Schritte weiter, und wir sind auf dem belebtesten Theile des Broadway, in dem Verkehrs-Mittelpunkt der Großstadt angelangt.

Und einen Verkehrs-Mittelpunkt, wie diesen, haben weder London noch Paris noch Wien aufzuweisen. Man spricht viel von Charing-Croß, der englischen, dem Opernplatz, der französischen, dem Stefansplatz der österreichischen Metropole, aber sie alle zusammen werden nicht so viel Verkehr zeigen, wie dieses Plätzchen von Newyork.

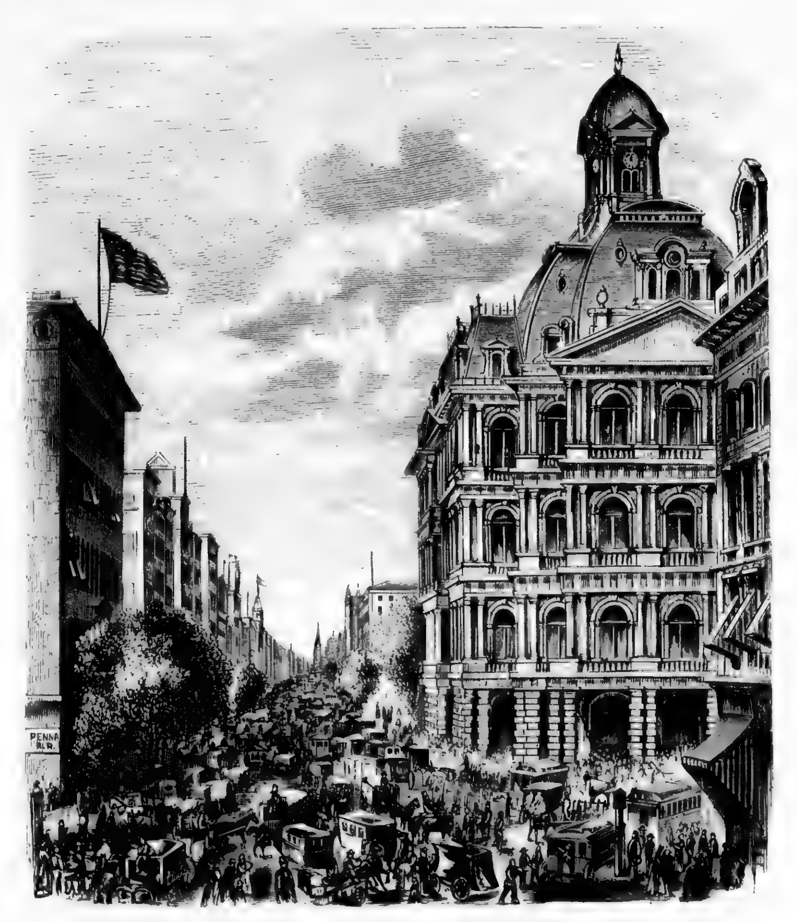
Die drei Gebäude, welche seine Hauptfronten einnehmen, bilden jedes für sich ein Wunder der neuen Welt: Das Postamt, an Pracht und Größe von keinem Postgebäude der Welt übertroffen. Das Palais des „Newyork-Herald", der größten Zeitung der Welt, und: Das Astor-House, eines der größten Hôtels der Welt.

Die beiden letztgenannten Riesenbauten stehen einander gegenüber, während das Postamt seine Kolossalfront dem Broadway gerade entgegenstellt. Jedes einzelne Ge-

---

*) Die Vereinigten Staaten hatten Ende 1875 nicht weniger als 400,000 Meilen Kabel- und Land-Telegraphen-Leitungen mit 1,000,000 Meilen Drähte in Operation! 31,000 Telegraphenstationen vermittelten den Verkehr, welcher im Jahr ca. 80 Millionen Depeschen beträgt!!!

bäude mit seinen innern Einrichtungen, gleichzeitig das Prototyp für alle demselben Zweck gewidmeten Gebäude Amerikas bildend, ist viel zu wichtig, viel zu bedeutend, um sie hier nur im Kurzen zu besprechen und sie sollen deshalb in folgenden Kapiteln eingehend gewürdigt werden.



Der Broadway und das Post-Gebäude.

An ihnen vorüberschreitend gelangen wir zu dem ersten der drei Broadway-Plätze, dem sogenannten „City-Park.

* * *



Der City-Park und das Rathhaus Newyorks.

Der „City-Park", ein offener, mit schönen, wohlgepflegten Baum-Anlagen geschmückter Platz, enthält gleichzeitig die städtischen Gebäude von Newyork, die „City-Hall" und das „Count-House" (das Rathhaus und der Gerichtshof), welch' beide in der Geschichte der Stadt zu trauriger Berühmtheit gelangten. — Sie waren das Danaidenfaß, durch welches Millionen über Millionen des städtischen Kapitals in die Säckel gewissenloser Beamten und Spekulanten geflossen waren, und so die Schuldenlast der Stadt und der Grafschaft auf die enorme Höhe von hundertfünfzig Millionen Dollars hinaufschraubten, für deren Interessen-Tilgung allein die Bürger mit 3 Prozenten ihres Einkommens taxirt werden.

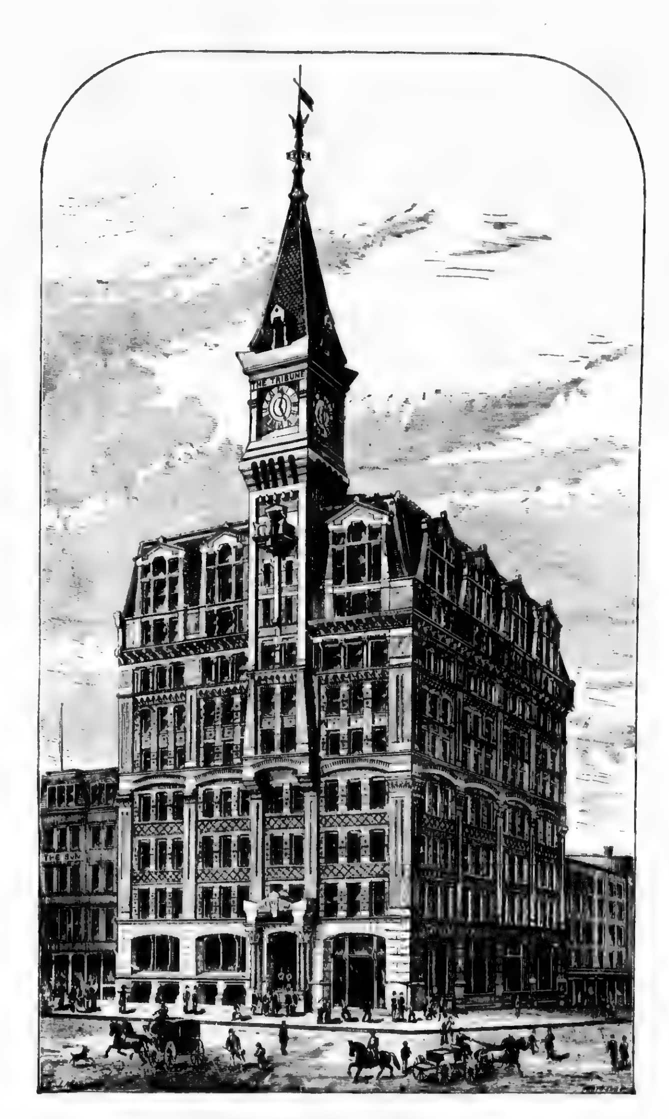
Aber wir wollen uns den Genuß des Anblicks dieser Prachtbauten nicht verkümmern lassen durch den schwarzen Schatten auf dem blendenden Weiß seiner Mauern, durch die Frevelthaten des „Ringes",*) welche bei der Erbauung derselben vorfielen. In architektonischer Hinsicht sind beide edle Bauwerke aus den kostbarsten Materialien aufgeführt, und würdig der Größe und Bedeutung jener Stadt, deren Vertretungskörper sie beherbergen.

Zur Rechten des Cityhall-Parks finden wir den Park Row, die Residenz des Vertretungskörpers des ganzen Volkes von Amerika: Der Presse. Hier stehen sie Haus an Haus, die Zeitungsgebäude, alle noch um das Doppelte überhöht von dem Riesenbau der Tribüne — des höchsten Gebäudes von Amerika. Wir werden auf dieses kolossale Bauwerk noch gelegentlich der Besprechung der Presse zurückkommen, und schreiten weiter, dem weißen Riesenbau der „Newyorker Staats-Zeitung" zu, dessen Fronte an Schönheit und Majestät nur von jener des Postbureaus übertroffen wird.

Es würde in dem engbegrenzten Raume unmöglich sein, alle die großen erdrückend imposanten Fronten, welche sich zu beiden Seiten des Broadway ohne Unterbrechung hinziehen, auch nur namhaft zu machen. Ueberall die gleiche Größe, die gleiche Pracht, das gleiche Leben, überall Banken, große Industrie- und Handelsfirmen, die Hauptstraße entlang, sowie in die zahllosen Neben- und Seitenstraßen hinein, die sich gegen Ost und West bis an die Flußufer erstrecken. Jede Straße, zu beiden Seiten besetzt mit vier bis sechs Stock hohen Häuser-Fronten, und jedes einzelne Gebäude aus Eisen und Stein aufgeführt, im Innern auf das Eleganteste eingerichtet und bis in die obersten Stockwerke hinauf mit Gas- und Wasserleitung und anderen Errungenschaften des amerikanischen Bausystems versehen. Elegante Elevatoren vermitteln den mühelosen Verkehr zwischen den einzelnen Stockwerken.

Die Straßenläden, die sich uns in der Nähe des City-Parks am auffälligsten präsentiren, sind die Bureaus der Eisenbahnen und Dampfschiffe, in welchen man

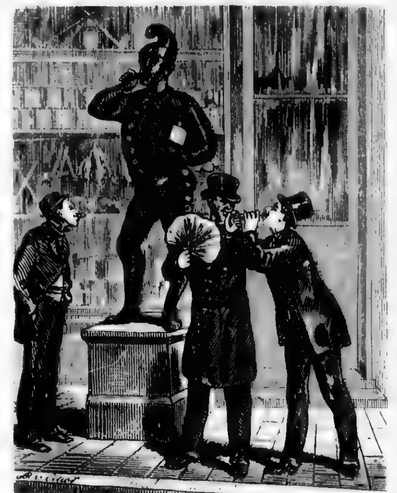
*) „Ring" bezeichnet man in Amerika die Vereinigung aller, bei derlei Betrügereien betheiligten Personen.



Das Gebäude der Newyorker „Tribüne“.

die Fahrkarten, Eisenbahnpläne, Landkarten und Reisebücher über alle Bahnstrecken und alle Städte der Welt erhalten kann. Insbesondere besitzen die Eisenbahnen der westlichen Prairien wohleingerichtete Bureaus, da es ihnen meistens mehr um den Verkauf ihrer Ländereien an die Einwanderer, als um die Fahrbillete zu thun ist, und sie wenden in der That auch alles Mögliche auf, um die ersteren an sich heranzuziehen. In diese, sowie überhaupt alle anderen Straßenläden, die sich in unabsehbarer Reihe aneinander drängen, ist es Jedermann frei gestattet, einzutreten, selbst falls er nicht die Absicht hätte, Einkäufe zu machen.

Diese Straßenläden Newyorks sind allein schon einer eingehenden Studie werth, und die Schilderung ihrer spezifisch amerikanischen Eigenthümlichkeiten würde ganze Kapitel füllen. Auf dem Broadway erhielten sie allerdings bereits einen europäischen Anstrich, allein in den Seitenstraßen und vor Allem dem sonderbaren „Bowery“ könnte man tagelang mit ihrer Betrachtung verbringen. Was dem Europäer am meisten auffällt, sind die zahlreichen Barber-Shops (Barbierstuben) mit ihren vor dem Trottoir befindlichen weiß-roth-blau bemalten Pfählen, welche ihnen als Wahrzeichen dienen. Jede weitere Aufschrift ist überflüssig. Vor den Tabakläden prangt gewöhnlich eine mit den schreiendsten Farben bemalte, roh geschnitzte Holzfigur, zumeist einen Indianer in Kriegsrüstung, den blinkenden Tomahawk in der einen, ein Bündel Cigarren in der andern Hand haltend; eine passende Illustration zu dem bekannten Sprichwort: „Friß Vogel oder stirb“. Oder es ist eine Indianerin, der buckelige Kikeriki, ein Matrose oder gar ein österreichischer Soldat, mit einer Hand salutirend, mit der andern wieder das obligate Cigarrenpacketchen entgegenstreckend.



Volkstypen: Vor einem Tabakstladen.

Aber während außerhalb der Thüre die hölzerne Cigarre umsonst feilgeboten wird, wird in dem Laden selbst die wirkliche Cigarre desto theurer berechnet. Die gewöhnlichste, nur von Arbeitern gerauchte Cigarre kostet ca. 5 Cents (20 Pfennige) während der Preis einer halbwegs rauchbaren Cigarre sich auf 15 bis 25 Cents (60 Pf. bis 1 Mk.) beläuft. Dagegen ist der Kautabak desto billiger und in ganz Amerika viel gebräuchlicher als die Cigarre.

Der nächste Palast, der unter den beiden Häuserreihen des Broadway ins Auge springt, ist das Gebäude der Newyorker Lebensversicherung, zwischen Leonard-Street und Catharine-Lane. Es zählt ebenfalls zu den geschmackvollsten und großartigsten aus Privatmitteln aufgeführten Baulichkeiten. Das Aeußere ist sehr in die Augen fallend, im jonischen Style aus weißem Marmor erbaut. Es wird überhaupt schwerlich eine Straße in der Welt geben, in welcher mehr Marmor verschwendet wurde, als auf dem Broadway von Newyork, und hätte all dies Material aus Carrara kommen sollen, dann wären diese berühmten Marmorbrüche Italiens schon lange erschöpft.

Die Newyorker Lebens-Versicherungs-Gesellschaft ist die erste und größte aller jener zahllosen, aber auch ebenso unsicheren Gesellschaften dieser Gattung, die Amerika



Der Broadway: Palast der Newyorker Lebens-Versicherungs-Gesellschaft.

aufzuweisen hat. Die Lebens-Versicherung ist in Amerika unverhältnißmäßig mehr en vogue, als im alten Mutterlande, was wohl in der größeren Beweglichkeit des Kapitals und der leichteren Möglichkeit des Verlustes zu suchen sein mag. Die genannte Compagnie, eine der ältesten des Landes, wurde 1845 gegründet, und besitzt auch in jeder größeren Stadt Amerikas und Europas ihre Agenturen. Die jährlichen Einnahmen dieses Muster-Institutes belaufen sich auf die Riesenzahl von 7 Mill. Dollars und die Summe des versicherten Kapitals beträgt 150 Mill. Dollars.

* * *

Eine kurze Strecke in der Leonard-Straße nach Osten schreitend, gelangen wir zu einem Palaste, dessen Bewohner vergebens versuchen würden, ihr Leben durch

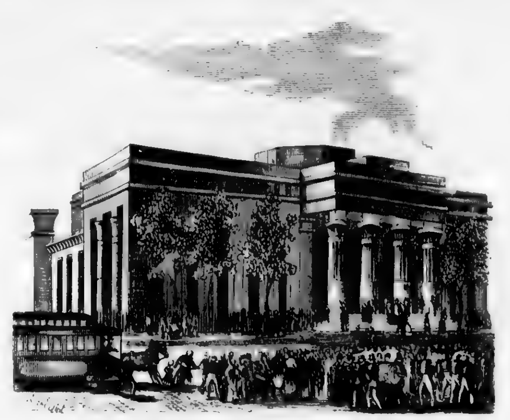
Geld zu versichern. Sie sind unwiderruflich dem Tode verfallen. Das Gebäude führt den bezeichnenden Namen «The Tombs», (die Gräber), und es sind in der That Gräber, welche die Feinde und Uebertreter des Gesetzes hier umschließen. Sie sind todt für die Welt, so lange sie dort verbleiben, und hängt nicht da über ihnen das drohende Schwert des Damokles, das Schaffot? — Derjenige, welcher noch nie die Gemächer der „Tombs" in Augenschein genommen hat, kann sich keine Vorstellung von der Verderbtheit ihrer Insassen machen. Natürlich findet sich auch manches mitleidswerthe Geschöpf, ja manche verfolgte Unschuld zeitweilig daselbst, oder auch solche, die in tiefster Reue ihren ersten Fehltritt beweinen, aber die große Mehrheit ist doch schlechter und niederträchtiger, als man sich im gewöhnlichen Leben vorstellt, und nur selten trifft den Verbrecher das Loos, das er in Wahrheit verdient hätte.

Einem Jeden, der die Tombs ansieht, werden sie unwillkührlich als eine Parodie auf irgend einen memphischen oder thebanischen Tempel erscheinen. — Die Fronte in der Centre-Street, mit ihrem trotzig plumpen Säulengang und Säulendach, dem schwerlastenden, glatten Viereck über uns, ist das Urbild der Strenge, Unbehaglichkeit und Düsterheit. Hier in einem Zimmer rechter Hand finden die Voruntersuchungen über begangene Verbrechen statt. Es ist der Polizei-Gerichtshof, wo am frühen Morgen ein Distriktsgericht Sitzung hält, um die vorzubringenden Anklagen zu hören und zu bestimmen, was vorläufig mit den Arrestanten geschehen soll. In Fällen von geringerer Bedeutung, wie Trunkenheit, unordentliche Aufführung, Vagabondiren, verurtheilt diese Behörde zu Geldstrafen, Einsperrung, oder entläßt den Gefangenen mit einem Verweis. Die Gefängnißstrafen obliegen dann der Entscheidung der verschiedenen höheren Gerichtshöfe, von denen aber nur einer, der Court of Special Sessions, in den „Tombs" seine Sitzungen hält. Vor zwei Richtern werden dort die Fälle von kleinerem Diebstahl, thätlichem Angriffe und andern Vergehen verhandelt. Jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag thronen sie dort, ein Schrecken aller Unholde und Bösewichter, dem friedlichen und arbeitsamen Bürger zum Schutz und Heil. Durch die vielfache Uebung und Erfahrung ist ihre Thätigkeit meistens mit dem besten Erfolge gekrönt. Die der Gesellschaft gefährlichen Klassen der Bevölkerung sind ihnen so wohl bekannt, daß ihr Urtheil, wenn nicht beeinflußt durch irgend ein politisches Interesse, ein stets gerechtes und unparteiisches ist. Eine große Menge von Verbrechern wandern von diesem Gerichtshofe in die unteren Zellen der Tombs. In den beiden oberen Reihen befinden sich dann sechzig Zellen zur Aufnahme von allerlei anderen Arten von Verbrechern. Dies ist die Abtheilung für das männliche Geschlecht. Die für das weibliche enthält zweiundzwanzig Zellen, von denen die Hälfte zur zeitweiligen Aufnahme derjenigen benutzt wird, die nicht weiter als vor den Police Court oder den Court of Special Sessions zu kommen bestimmt sind. Jeder Gefangene kostet dem Staate an Unterhalt etwa dreißig Cents

täglich. Das innere Viereck, von den angrenzenden Zellen gebildet, ist der Ort wo die letzte Strafe des Gesetzes gebüßt wird. Die Zeit einer zu vollziehenden Execution ausgenommen, bietet er nichts bemerkenswerthes, aber dennoch überschleicht einen Jeden, der seine Bestimmung kennt, ein unheimliches Gefühl theilweise hervorgerufen, beengt durch die schwerfälligen, schmalen Eingänge, die düsteren, hohen Mauerwälle aus grauem Granit, an denen von Ecke zu Ecke, in der sonst lautlosen Grabesstille, kalt und eintönig die eigenen Fußtritte widerhallen.

* * *

Wenden wir uns von diesem Todtengewölbe nun wieder dem von Leben strotzenden Broadway zu, so kreuzen wir aufwärts die Canal-Street. Jetzt eine breite, geräumige Geschäftsstraße, ehemals ein schmutziger, sumpfiger Wassergraben, der gerade an dieser Stelle überbrückt war. Mit Ausnahme einiger alter Gebäude, die in der That noch



Die Tombs.

aus jener Zeit erhalten sind, erinnert nichts mehr weder an Graben noch Brücke, und überall herrscht längs den bunten Reihen der mannigfaltigsten Engros- und Detailetablissements das geschäftigste Treiben.

An der Ecke der nächsten, der Grand-Street, fällt uns Lord & Taylor's großer Geschäftspalast in die Augen, aus weißem Marmor und mit reicher Einfahrt. Dieser Theil der Stadt war, wenige Jahre zurück, fast gänzlich nur von Detailgeschäften besetzt, aber neuerdings hat der Unternehmungsgeist der Großhändler die Canal-Street bereits übersprungen und drängt die Lager und Verkaufsläden seiner Abnehmer weiter stadtaufwärts. Wir befinden uns jetzt in dem nächsten Häuserviertel gerade im Angesicht des vornehmen St. Nicholas-Hotel, von wo aus unser Künstler uns wieder eines der lebendigsten und charakteristischsten Bilder, den Broadway aufwärts, vor Augen führt.

Der Blick erstreckt sich weithin, mannigfaltig und unterhaltend. Nehmen wir die glänzende und ausgedehnte Façade des St. Nicholas zum Stützpunkt, so schweift das Auge nach jeder Seite hin an Reihen von Geschäftspalästen entlang, wie sie keine andere Stadt der Welt aufzuweisen hat. Der hohe und zierliche Thurm der Grace-Church (Gnaden-Kirche) schließt die Aussicht ab, indem der Broadway an jener Stelle mit einer kleinen Biegung sich nordwärts wendet. Marmor und brauner Sandstein wechseln mit einander ab, und die Licht- und Farbeabstufungen, die von Gold, Silber und hellscheinenden Farben glitzernden Schilder und Embleme an den Fronten der Häuser geben uns ein Bild von ganz eigenthümlicher Wirkung und Stimmung; — und nun das Geräusch, das Gewoge, das Gedröhn des täglichen Verkehrs! Eine wahre Fluth von Omnibussen, Geschäftskarren und Wagen, untermischt mit eleganten Privatequipagen; das Trottoir an beiden Seiten gedrängt voll von Fußgängern; — Ein Spaziergang an diesem Theile des Broadway ist stets für jeden Newyorker, Mann oder Frau, ein nie ermüdendes Vergnügen und für den Fremden ein Hochgenuß. Es ist bekannt, wie Charles Dickens, als er zum ersten Male dieses Land besuchte, täglich stundenlang vom Fenster seines Hotels dem immer wechselnden Auf- und Abwogen der Fuhrwerke und Fußgänger zusah. Auch Thackeray war überrascht und angenehm unterhalten von dem Anblick dieser herrlichen Promenade und wurde nie müde des Selbstmitpromenirens und des Studiums der unaufhaltsam wechselnden Physiognomien. Er hat den Broadway oft die schönste und interessanteste Straße der Welt genannt. „Laß uns die Fleet-Street hinunter lustwandeln," pflegte der alte Johnson zu sagen, wenn er Erholung von seinen literarischen Arbeiten suchte oder den Trübsinn von seiner Stirn verscheuchen wollte. Wie sich der alte, Städte liebende Doktor mit seiner Freude am geschäftigen Verkehr und seiner Abneigung gegen die Einsamkeiten des Landlebens wohl vergnügt haben würde in einer solchen Straße, wie dieser Broadway!



Volkstypen: Stiefelputzer.

Wohl giebt es noch andere Straßen in Newyork, die an Schönheit der Gebäude und der ganzen Anlage den Broadway übertreffen. Es giebt auch in anderen Städten Amerikas hübsche und ansehnliche, ja großartige Geschäftslokale. Für eine kurze Distanz — wenige Straßen weit — ist die Chestnut-Street in Philadelphia, Washington-

Street in Boston, die Lake-Street in Chicago u. s. w., dem Broadway ähnlich an Lebhaftigkeit des Verkehrs, aber an Fülle von architektonischen Wundern und der Regsamkeit und Rührigkeit in einer Ausdehnung von mehr als 3 Meilen ragt keine, auch nur halbwegs an ihn heran.

Ueber die Canal-Street hinaus kommen wir an die Kaufläden mit ihren lachenden, reichen, strahlenden Schaufenstern, die Nähmaschinenmagazine, die Blumenhandlungen, an die ungeheuren Hotels, die Theater, Restaurants und Cafés u. s. w. War der untere Theil des Broadway nahezu ausschließlich dem Geschäftsleben gewidmet, so



Der Union-Square.

begegnet man jetzt mehr und mehr der eleganten Welt, selbstgefälliger, und weniger in Hast und Jagen.

Damen in reicher Kleidung beleben das schöne Bild und die tausend Farben und Formen ihrer feinen Toiletten heben sich anmuthig und gefällig ab von dem einförmigen Schwarz ihrer männlichen Begleiter. Gerade dieser Konstrast in den Kleidungen von Herr und Dame werden dem Europäer sofort auffallen. Der Amerikaner kleidet sich äußerst einfach, aber elegant. Seine Toiletten sind von gutem Schnitt und selbst beim gemeinen Mann viel sauberer gehalten, als dies in Europa in den gleichen Kreisen der Fall ist. Hemd und Kragen sind stets von ausnehmender Weiße, und

die Fußbekleidung stets glänzend geputzt. An jeder Straßenecke, in jedem Thorweg und Hotel lauern dem Fußgänger Schuhputzer-Jungen, «Shoe blacks» genannt, auf, die keinen ungeputzten Stiefel in den Straßen Newyorks dulden, und den Unglücklichen, der in diesen Stiefeln steckt, so lange verfolgen und ihm so handgreiflich auf den zweifelhaften Zustand seiner Fußbekleidung aufmerksam machen, bis er sich an irgend eine Mauer lehnend, oder in einen Thorweg postirend, seine mehr oder minder großen Stiefel den Liebkosungen der kleinen Negerjungen überläßt. Einige Cents — jedoch niemals weniger als fünf — bilden die Bezahlung.

Ebenso einfach wie die Toilette der Herren, ebenso reich und geschmackvoll ist jene der Damen. Die Amerikanerinnen, von der Aristokratie herab bis zum Dienstmädchen, besitzen eine angeborene Eleganz und Grazie, die viel auffälliger, man könnte sagen unabhängiger auftritt, als in Paris und Wien. Dazu weiß sich die Amerikanerin selbst mit wenig Mitteln viel besser und vortheilhafter zu kleiden, als ihre Geschlechtsgenossen in Europa. Auf der Straße sind sie stets behandschuht, im Gegensatze zum Mann, der selbst bei Besuchen die Handschuhe in der Tasche oder zu Hause läßt. —

Je weiter aufwärts, desto eleganter und gewählter werden die hier hauptsächlich Toilette-Artikeln gewidmeten Läden, und haben wir die obere Stadt betreten, so finden wir die ganze Physiognomie verändert. Hier ist das Eldorado des allzeit kauflustigen schönen Geschlechtes, das in Amerika mit geringen Ausnahmen den Ausdruck „schönes Geschlecht" mehr als verdient. — Reiche Equipagen bedecken den Fahrweg und stehen in langen Reihen in den Seitenstraßen, und wie die Tauben am Schlage, leider nur nicht immer so sanften Gemüthes, rauscht hier die elegante Welt des oberen Stadttheiles in den von Waaren strotzenden Läden aus und ein. Da ist auch A. T. Stewart's des verstorbenen Ellenkönigs berühmter Geschäfts-Palast, das größte Engros- und Detail-Geschäft der ganzen Welt. Ein ganzes Straßen-Viereck zwischen der 9. und 10. Straße, dem Broadway und der 4. Avenue einnehmend, fesselt der eiserne Bau sofort durch die Leichtigkeit und das Praktische seiner Architektur bei so enormer Größe. Aber eine Idee von der Ungeheuerlichkeit dieses Waarendepots kann man sich nur bei einer Durchwanderung der inneren Räume verschaffen. Der Blick unter dem großen Centralgewölbe aufwärts, wo die Gallerien der einzelnen Stockwerke sich ähnlich den Gallerien eines Mammuthstheaters übereinander erheben, ist einzig in seiner Art. Die acht Gallerien des Gebäudes in einer Fläche ausgebreitet, würden fünfzehn Acker Land bedecken.

Die Zahl der in diesem gewaltigsten aller Kaufhäuser angestellten Commis erreicht nahezu Tausend, und die Summen, welche alljährlich hier eingenommen werden, erreichen viele Millionen. — Der ganze Bau ist Tags über wie ein Bienenstock von Kauflustigen umschwärmt, die den Honig ihres Goldes hier in Austausch gegen

Waare ablagern wollen. Die Waaren beschränken sich ausschließlich auf Toilette-Artikel (falls das Wort „ausdehnen" hier nicht besser angebracht ist, als „beschränken"). Vom Hut bis zur Stiefelsohle, vom feinsten Pelz bis zum gröbsten Hemd ist hier für beide Geschlechter alles zu finden, was überhaupt Mode ist, und zwischen dem atlantischen und stillen Ozean am Körper getragen wird. Das sagt Alles. Ob nun fertig oder in Stoffen, ob in Seide oder Wolle, sind hier Fragen, die in dem Worte „Alles" zur Genüge beantwortet werden. Dutzende von Hand- und Pferdewagen führen alltäglich die gekauften Waaren ohne weitere Berechnung an die einzelnen Adressen. Die Bezahlung der Einkäufe geschieht nicht nur hier, sondern auch bei allen andern Gelegenheiten, wo die Summe einige Dollars übersteigt, in «Cheques», wozu Damen und Herren ihre eigenen «Cheque books» besitzen. (Bücher mit leeren Bankanweisungen, in welche bloß die Kaufsumme eingeschrieben zu werden braucht.)

Außer diesem großartigen Etablissement besitzt die Firma A. T. Stewart noch ein zweites, ebenso großartiges «down town» (in der unteren Stadt). Hier, wie in den meisten großen Modewaarengeschäften, mit Ausnahme der Kleidermagazine, sind von Europa importirte Artikel am meisten begehrt und beinahe ausschließlich gekauft. Handschuhe, Seidenwaaren, Spitzen, Parfums, Leder- und Meerschaumwaaren, Kravatten u. s. w. werden trotz der ungeheuren Zölle vom europäischen Markt doch noch immer dominirt. Nur in Kleiderstoffen, in Amerika «Drygoods» genannt, wurde Europa beinahe vollständig aus dem Markte geschlagen, und die amerikanischen Stoffe werden gegenwärtig ihrer Billigkeit und Solidät wegen den europäischen sehr häufig vorgezogen. — Es giebt auch wohl einzelne Damen-Toiletten-Artikel, welche in Amerika mit wunderbarer Meisterschaft und in großen Massen verfertigt werden, allein sie gehören außer den Bereich dieser Schilderungen.

* * *

Die Bezeichnung „obere" und „untere" Stadt ist in Newyork sehr gebräuchlich, obgleich es keine eigentliche Abgrenzung zwischen beiden Stadttheilen giebt. Man kann jedoch die Grenze der oberen Stadt dorthin verlegen, wo die Benennung der Querstraßen des Broadway mit Namen aufhört und ihre Nummerirung mit fortlaufenden Ziffern beginnt, d. h. wo die europäische Straßen-Bezeichnung durch die amerikanische ersetzt wird. Damit hören auch europäische Unregelmäßigkeit und europäisches Winkelwerk — mit einem Worte, die alte Welt auf, und die neue Welt beginnt. —

Der nächste anziehende Punkt oberhalb des Stewart'schen, Prinzessin „Mode" gewidmeten Palastes ist Grace-Church (die Gnadenkirche) mit ihrem leichten und zierlichen Thurme, dessen Anblick man schon vom City-Park aus genießt, und der einen der Marksteine des großen Broadway bildet. — Nebenan, in einer kleinen Straßen-Erweiterung, hat sich seit der letzten Weltausstellung zu Philadelphia ein elegantes Wiener Caffeehaus etablirt, das erste dieser Art in Newyork und Amerika. Den ganzen Tag

über von der eleganten Welt frequentirt, ist es der beste Beweis, daß Amerika Wiener Kipfeln und Wiener Caffee nicht abhold ist. Beides hatte sich in der That in wenigen Monaten nach der Ausstellung den ganzen amerikanischen Markt erobert, und in jeder größeren Stadt sind gegenwärtig Wiener Caffeehäuser zu finden.

Je weiter wir aufwärts schreiten, desto großartiger und breiter wird der Broadway, und öffnet sich endlich, an der vierzehnten Straße, zu einem ausgedehnten, mit den prachtvollsten Palästen umschlossenen, und mit üppigen, wohlgepflegten Parkanlagen bedeckten „Square", der Stolz der Newyorker, und einer der schönsten Plätze der Welt! Es ist der „Union-Square", von dem sich im Osten und Norden die Wohnungen und Clubhäuser der „Elite" der Stadt-Bevölkerung abzweigen. In der Mitte des Parkes erfüllt eine mächtige Fontaine an heißen Sommertagen die Luft mit Kühle und Frische. Die Wege sind den Tag über immer von Fußgängern belebt, und des Morgens und Abends lustwandeln hier die Herren und Damen der Nachbarschaft mit ihren Familien. Als ein drolliges Etablissement in dem schönen Park kann die hier gegründete Spatzenkolonie gelten. Eine kleine Anzahl dieser in Newyork nicht einheimischen und in der Insekten-Vertilgung so Großartiges leistenden Vöglein wurde vor einigen Jahren von London hierher importirt, und jetzt sind ihnen alle Anlagen und Parks in Newyork und Umgegend zur Heimath geworden, mit dem Stammquartier am Union-Square. Hier erhebt sich die hübsche chinesische Spatzenpagode mit Hospital und Restaurant, voll besetzt von den kleinen munteren Dingern, zahm und zutraulich, und meistens in schönster Harmonie, wenn nicht in der Paarungszeit etwa hin und wieder heftige Duelle, die immer Schaaren von Zusehern herbeiführen, dieselbe zeitweilig stören.

Statuen von Washington und Lincoln in wenig lobenswerther Ausführung und noch ein weit originelleres Monument zieren den Park: eine aufrechte Riesenhand aus Metall gegossen, eine Lampe umfassend. Es ist das einzige bis jetzt vollendete Stück jener größten Statue der Welt, die einstens als Zeichen der Verbrüderung Frankreichs mit Amerika den Hafen von Newyork als Leuchte dienen wird.

Den ganzen Square umgiebt ein Kreis großer Theater, eleganter Hotels ersten Ranges, Restaurants, Läden und Privat-Wohnungen. Am Eingange der sich hier abzweigenden vornehmen „fifth Avenue" (5. Avenue) steht das kolossale „Everett-House", ihm gegenüber Clarendon-Hotel. Eine Straßen-Ecke wird von dem Palaste der Singer'schen Nähmaschinen-Niederlage eingenommen. — Aber auch die vornehmen, dem Union-Square nächstgelegenen Straßen besitzen manch' berühmtes und merkwürdiges Gebäude: In der 14. Straße gegen Osten zu steht der elegante Marmorbau der großen Pianofirma Steinway & Sons, dessen Inneres eine große Musikhalle zu Conzert-Aufführungen enthält. — Unweit davon erhebt sich die „Academy of Music" (dies der Name, welchen die großen Opernhäuser in Amerika führen) und die weiße, imposante Marmorfronte daneben zeigt Tammany-Hall, oft der Mittelpunkt wilder

und aufregender Szenen zur Zeit der Sitzungen der einstens die Stadt beherrschenden und aussaugenden demokratischen Partei („Tammany-Ring"). — Hier befindet sich auch das erste deutsche Theater Newyorks, das „Germania-Theater", das in den letzten Jahren unter guter Leitung stehend, und mit guten schauspielerischen Kräften besetzt, von dem deutschen Publikum Newyorks mit Vorliebe besucht wird.

Der zwischen dem Union- und dem wenige Straßen darauf folgenden Madison-Square gelegene Theil des Broadway ist der eleganteste und schönste Theil der ganzen berühmten Straße. Wir sind auf dem Höhepunkt der Großartigkeit, der Schönheit und des Straßenlebens. — So kurz die Strecke auch sein mag, sie ist doch das treueste Bild der Weltstadt Newyork, und wer am Samstag Nachmittag die kleine Strecke zwischen den genannten Squares auf und ab promenirt, hat Newyork gesehen. Ein großartigeres Leben, als sich an diesem Tage hier so schön entfaltet, ist in der Welt nicht wiederzufinden. — Auf dem Madison-Square selbst befinden wir uns im Centrum amerikanischer Hotelbauten, die von verschwenderischer Eleganz und Reichthum strotzen. Die schönsten und vornehmsten Straßen von ganz Amerika umschließen den mit Parkanlagen und Fontainen herrlich geschmückten Square: Der Broadway, die fünfte Avenue, die Madison-Avenue und die 23. Straße. Der hervorragendste Bau ist hier das „Fifth Avenue-Hotel", ein ungeheurer, vielstöckiger Marmorpalast, eines der größten und reichsten Hotels der Welt. — In der ihm diagonal gegenüberliegenden Ecke liegt das bekannteste und beliebteste Vergnügungs-Etablissement der Newyorker, Gilmore's Garden, von dem bekannten Kapellmeister Gilmore so benannt. Es ist ein kolossaler, eingedeckter Wintergarten mit künstlichen Grotten und Caskaden, zur Nachtzeit durch Tausende von Gasflammen feenhaft erleuchtet.

War schon die Umgebung des Union-Square unvergleichlich in Bezug auf die Schönheit, den Reichthum und die Großartigkeit der öffentlichen Gebäude, so ist es jener des Madison-Squares in noch viel höherem Grade. Das berühmte „Booth's" Theater, das Grand Opera-House, das Gebäude der „Young Mens Christian Association" (eine religiöse Vereinigung junger Männer — in jeder Großstadt Amerikas zu finden) und vor Allem die „Academy of Designs" sind in der Nähe des Squares. Das letztgenannte Gebäude vertritt in Newyork die Stelle des Pariser „Salon" oder des Wiener Künstlerhauses, und die alljährlich in diesem, dem Dogenpalaste Venedigs nachgebildeten Palaste stattfindenden Gemälde-Ausstellungen zeigen zur Genüge, daß Amerika nun auch anfängt, auf dem Gebiete der Kunst Bedeutendes zu leisten.

Der Madison-Square ist gleichzeitig auch der Kreuzungspunkt des Broadway und der fünften Avenue. Während der erstere sich nun gegen Westen in die ruhigeren Quartiere der Riesenstadt verläuft, fließt der Strom des untern Broadway in gerader Richtung weiter, durch die fünfte Avenue dem Centralpark zu. Und dieser vornehmsten Straße Newyorks sei das folgende Capitel gewidmet.

4. Die Fünfte Avenue und ihre Nebenstraßen.

Was ein bekanntes geflügeltes Wort an der russischen Zivilisation, im Gegensatz zu der des westlichen Europa, das „zobel-verbrämte Barbarenthum" getauft hat, könnte als „vergoldete Primitivität" bezeichnet werden, sobald es sich um Charakterisirung des nämlichen Gegensatzes zwischen Amerika und den, vorzugsweise als Kulturträger anerkannten Völkern der alten Welt handelt. Die Scholle ist aufgebrochen, und eine üppige Vegetation bedeckt sie. Aber wie weit ist diese Vegetation davon entfernt, nur aus Weizen zu bestehen, und wie weit entfernt die Bebauung dieses jungen Erdreichs von der alten und gründlichen Durcharbeitung, welche in Deutschland, Frankreich und England der Stolz des Ackerbauers und zugleich eine Existenzbedingung für Ihn ist! Die Parallele läßt sich weiterführen, — ja, mit Ausnahme der politischen Entwickelung, auf nahezu alles Uebrige, auf den ganzen Bereich des Kampfes zwischen Mensch und Natur, auf das gesammte Gebiet der Geistesbildung, des Verkehrwesens und vor allen Dingen des sozialen Lebens ausdehnen. Ueberall rollt der vollrauschende und majestätische Strom in einem Bett, dessen Breite das höchste Erstaunen erzwingt, zugleich aber über Untiefen und Klippen dahin, von denen es auf den ersten Blick unbegreiflich erscheint, daß er sie noch nicht ausgetieft, weggespült und abgeschliffen hat, oder daß er über einem solchen Untergrunde überhaupt so breit und gewaltig werden konnte. Das soll kein Tadel sein, — denn Jugend, am wenigsten die eines Riesen, welche für jeden Mangel ein Dutzend Verheißungen hat, ist das Letzte, aus dem sich ein Vorwurf machen läßt. Aber es ist eine Thatsache, — und selbst der größte Bewunderer Amerika's (vorausgesetzt, daß er Europa ebenso genau kenne,) wird zugeben müssen, daß die Blüthe seiner Zivilisation über Das, was oben als „vergoldete Primitivität" bezeichnet ward, im Großen und Ganzen noch nicht weit hinausgekommen ist. Sie ist die Signatur des Fünfte Avenue-Palastes, dessen Pracht-Parlors in Betreff ihrer Ausstattung sehr wohl den Vergleich mit den üppigsten Pariser Salons aushalten, während Ton und Leben in ihnen ebenso verschieden sind, als die komischen „Kunstsammlungen" irgend eines Shoddy-Millionärs und die Museen, welche die Schlösser englischer und österreichischer Aristokraten bergen. Sie drückt ihren Stempel den Fahrten in Pullman's Waggon-Wundern auf, welche den, auf Sammet-Polstern lehnenden Touristen über Eisenbahndämme und Brücken hinführen, die nicht nur gänzlich unüberwacht, sondern auch so wenig fest gebaut sind, daß sie in jedem Lande Europa's von den Behörden verboten würden. Sie ist das Kennzeichen des amerikanischen Hotels, das, halb Kaserne, halb Gesellschafts-Haus, dem Gaste nur die Wahl zwischen dem Aufenthalt in fürstlich eingerichteten Sälen, resp. der unendlichen Wartehalle mit hundert Andern zugleich, oder der Einsamkeit in einem

schwalbennestartigen Schlafzimmer läßt. Sie karakterisirt, mit wenigen Ausnahmen in den größten Städten des Landes, das Theater, den Konzertsaal, die Kirche und, wenn man den Kontrast zwischen den äußeren Mitteln und der geistigen Methode, der sie dienen, scharf in's Auge faßt, selbst die mit Recht so sehr gepriesene Volksschule.

Newyork wird die Empire-City, die Kaiserstadt, genannt. Newyork ist die Kaiserstadt und der Dollar ist der Kaiser, dessen Residenz die fünfte Avenue ist. Es ist die Straße, in welcher die Elite der Aristokratie residirt. Man wundere sich nicht über den Ausdruck „Aristokratie". Auch in der großen Republik jenseits des Ozeans giebt es eine Demarkationslinie zwischen den einzelnen Gesellschaftsschichten, die immer mehr und mehr zum Vorschein kommt, obgleich sie noch in den äußeren, allgemeinen Institutionen nicht so sehr wahrnehmbar ist. Es ist keine Aristokratie von Betitelten, sondern eine Aristokratie der Nabobs. Zu stolz, um sich mit Jenen zu vermengen, denen der Dollar noch nicht zu Hunderttausenden zugeflogen, wollten diese noblen Yankees ebenfalls ihre Chaussée d'Antin haben, und wählten hier die fünfte Avenue.

Es wäre interessant, die Geschichte jener Reichthümer niederzuschreiben, deren Besitzer die Fifth Avenue bewohnen. Der eine gewann seine Millionen durch seine verbesserten Hosenknöpfe und patentirten Stiefelzieher, der zweite durch eine neue Einrichtung von Petroleumlampen, der dritte ist der Erfinder des berühmten Elixirs gegen Schnupfen und Verkühlungen, der vierte war Minenbesitzer in Colorado, der fünfte Viehzüchter in Texas. Das sind die Geschichten der Reichthümer der fünften Avenue. Sie alle sind sehr anständig, allein es wäre angenehm, auch von den Reichthümern sprechen zu hören, welche von Künstlern, Malern, Componisten erworben wurden. In Amerika führt die Carrière des Künstlers nicht nach der fünften Avenue.

Alle diese großen Millionäre, seien sie nun Katholiken, Methodisten, Babtisten, Presbyterianer, Unitarier oder Quäker, sind nur dem Anscheine nach diesen Religionen ergeben. In Wahrheit huldigen sie doch nur dem Gott mit dem grünen Rücken, dem Gott „Greenback".

Aber so ungebildet, dem Golde ergeben und exclusiv diese in Amerika mit dem Namen „Shoddy-Aristokratie" bezeichneten Bewohner der 5. Avenue auch sein mögen, sie halten es zum Mindesten nicht so in ihren Taschen verborgen, wie die Philadelphiaer, sondern lassen es rollen, streuen es mit vollen Händen aus, und ebenso leicht, wie man sie es gewinnen ließ, ebenso leicht lassen sie es Anderen gewinnen. Oft verlieren sie das in einem einzigen Tage, was sie in Jahren gewonnen haben und ihr finanzieller Ruin verursachte ihnen weniger Schmerz, als ihnen der Gewinn Freude verursacht hat. Das Wort „zusammenscharren" des Geldes ist nur in Philadelphia gekannt. In Newyork und den anderen Städten Amerika g e w i n n t man das Geld, aber man scharrt es nicht zusammen.

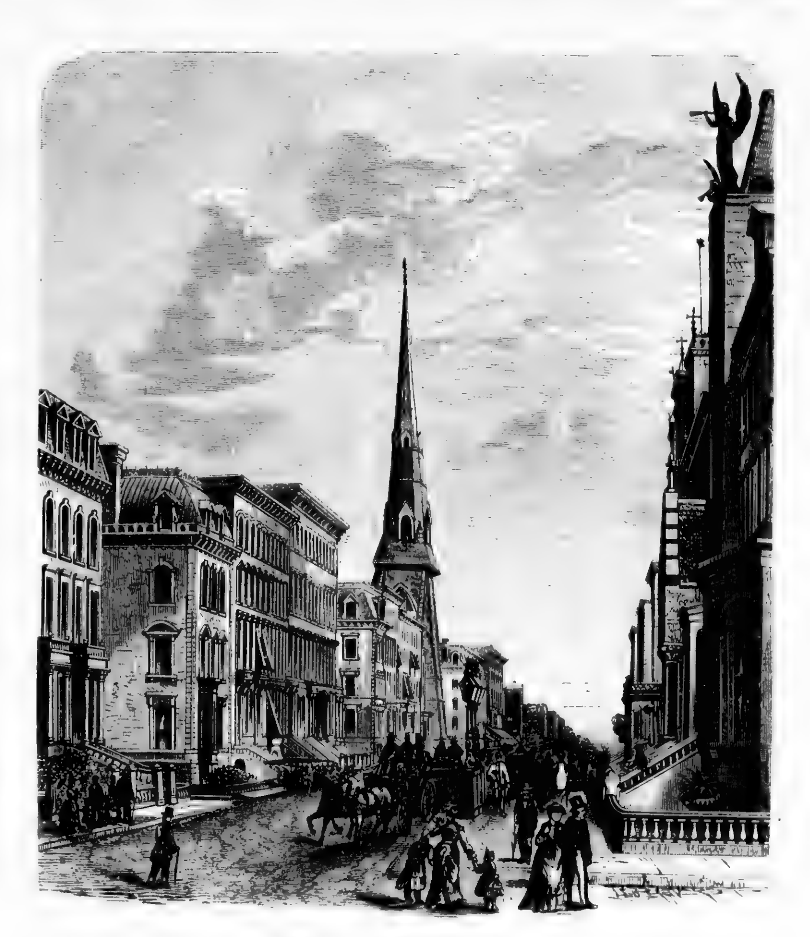
Der Amerikaner wird niemals entmuthigt sein. Man kann jahrelang in Amerika leben, und wohl vielen enttäuschten, entmuthigten Emigranten oder Ausländern, aber niemals einem entmuthigten Amerikaner begegnen. Er hält sich nach dem bekannten Liede vom Kupferschmied: „Wenn er nicht weiter kann, fängt er von vorne an,“ — und dies thut er mit noch größerer Energie und größerer Ausdauer, als das erste Mal. Die niedergebrannten und im Nu wieder hergestellten Städte Boston und Chicago sind hier die besten Beispiele.

* * *

Das untere Ende der fünften Avenue bildet einen der schönsten Parks von Newyork, der große schattenreiche Washington-Square, welcher bereits eine Reihe jener prachtvollen Residenzen besitzt, die sich in der Avenue selbst bis über den Central-Park hinaus ausdehnen. Der Baumschlag des schönen Squares ist üppiger und prächtiger als in irgend einem Square der Stadt, und die majestätische Fronte der Newyorker Universität, die eine Seite des Parkes einnimmt, verleiht ihm ein ehrwürdiges, vornehmes Aussehen, das zu dem modernen Leben in den Seitenstraßen seltsam kontrastirt.

Die Fünfte Avenue ist die Perle aller Straßen in Newyork, wenn sie auch in den letzten Jahren schon an manchen Punkten durch die überall sich hineindrängenden Geschäfts-Etablissements etwas von ihrem noblen, zurükgezogenen Charakter verloren hat. Zwar giebt es schöne, in vieler Hinsicht wohl elegantere und reichere Gebäude auch in andern Gegenden der Stadt genug, aber das ganze Ensemble steht doch bisher noch unerreicht da. Vom Washington-Square aus erstreckt sie sich über fünfzig Straßen weit bis an den Central-Park hinan, überall in gleichem Luxus und Glanz außen und innen. Während die sogenannte „exclusive“ Gesellschaft bereits mehr abgelegene Gegenden zur Errichtung ihrer Familienpaläste ausgewählt hat, repräsentirt die Fünfte Avenue so recht die Verschwendungslust des vom Glück begünstigten Emporkömmlings, obgleich mit diesen gemischt immer noch ein gediegenerer Stamm daselbst zurückgeblieben ist, der den Ton angiebt und die Gesellschaft etwas im Zaume zu halten bemüht ist. Auf eine nähere Beschreibung der vielen prachtvollen Gebäude dieses Eldorado einzugehen, ist hier unmöglich. Dergleichen muß gesehen werden, um mit ganzer Kraft zu wirken, und ein Ueberfluß oder überhaupt nur ein Reichthum von wirklichen Perlen der Architektur ist eigentlich nicht vorhanden. Die Reihen der Privatwohnungen sind fast in jedem zweiten oder dritten „Block“ unterbrochen von großen Clubhäusern, Kirchen und Synagogen, theils einfach, theils mit verschwenderischer Pracht ausgestattet, so namentlich eine der letzteren; denn auch das auserwählte Volk Jehova's feiert hier seine Triumphe und Siege in den Schlachten der Wall-Street und ihrer Umgebung. Zwischen der Zwölften und Dreiundzwanzigsten Straße sind bereits die Pioniere des Handels und der Gewerbe in die stolze Avenue

hineingebrochen. Da finden wir manche Paläste aus braunem Sandstein schon umgewandelt in Läden von Schnitt- und Putzwaaren; von Kleiderhändlern, Wagenfabriken, Restavrants, Musik- und Kunsthandlungen besetzt, die noch vor Kurzem durch



Newyork: Die fünfte Avenue.

stille vornehme Zurückgezogenheit geheiligt waren. Auch Etablissements vom schlechtesten Charakter, die unter heuchlerischer Maske an der Untergrabung und Zerrüttung des Familienlebens und der Gesellschaft arbeiten, haben sich hier eingenistet. Die wilden

Thiere der Gesellschaft haben ihr Lager aufgeschlagen, die in nächtlicher Stille hinter Spiegelscheiben und seidenen Vorhängen sich gegenseitig bekämpfen und berauben. Faro blüht und Keno herrscht da, wo sonst am flackernden Kamine die Liebe den Penaten des Hauses ihre Opfer brachte.

Einen lieblichen Anblick gewährt uns die Fünfte Avenue an den sonnigen Sonntagmorgen in der fashionablen Jahreszeit, wenn die Kirchgänger, jung und alt und in feinster Toilette, die Seitenwege beleben. Wie in einem Kaleidoscop wechseln die Formen und Farben. Die frische, sorgenfreie Jugend, strahlend in Heiterkeit und Glanz: die genießenden Söhne und Töchter der erwerbenden Väter! die vielen feingeschnittenen Gesichter, die lachenden Mienen, und nur hie und da zeigt sich ein ernstes tiefgefurchtes Antlitz, in dem die Kämpfe des Lebens, die harte Arbeit um die Existenz sich versteinerten. Aber alles sittsam, züchtig und streng. In dem oberen Theile der Avenue, in der Nähe des Central-Parks, sammelt sich zu allen Zeiten, was die Stadt nur an eleganten Fuhrwerken mit den schönsten, oft so leicht wie ein Reh gebauten Pferden aufzuweisen hat, und in langen Reihen und größter Mannigfaltigkeit in Bau und Construction der Familien-, Lust- und Rennwagen eilen sie den breiten Chausseen des Parkes zu, an dessen Ostseite die Avenue bis über sein Ende hinaus entlang läuft, um sich in dem noch unbebauten oberen Theile der Insel zu verlieren.

Der Baugrund ist in dieser Straße von unglaublichem Preise; jede Residenz ist ein kleines Palais, von denen viele Millionen Werth besitzen. Im übrigen sehen sie sich jedoch alle gleich: Die Fronten sind alle aus chocoladefarbenem Braunstein erbaut, und drei oder vier Stockwerke (in Amerika wird Rez de Chaussee mit in die Zahl der Stockwerke eingerechnet) hoch bei vier bis acht Fenstern Front. Zu dem Hochparterre führt eine mit korinthischen Säulen besetzte und von einem dreieckigen Giebel überhöhte Treppe empor. Im Winter werden diese Treppen mit einer Holzverschalung verkleidet.

Diese Einförmigkeit des Baustyls prägt sich jedoch dem allgemeinen Eindruck, den die Avenue auf den Besucher macht, nicht auf. Hie und da sieht man blendende Marmorfronten, wie jene des Stuart'schen Palastes, kleine Gärtchen und vor Allem Kirchen, deren Thürme gewöhnlich in die Straßenfronte hineingebaut sind. Die Fünfte Avenue besitzt nicht weniger als ein Dutzend Gotteshäuser, meistens im gothischen Style erbaut und von schlanken schönen Thürmen überhöht — aber ebenfalls aus dem Newyork eigenthümlichen Braunstein hergestellt. Beim Betreten der einzelnen Kirchen wird man von der Verschiedenheit ihrer inneren Einrichtung überrascht, in denen sie sich je nach der Congregation, der sie angehören, präsentiren. Die einen sind mit Andächtigen überfüllt, die anderen vollständig leer. Die einen erinnern an die katholischen Kirchen Europas, die anderen gleichen mehr einem Conzertsaal, als einem Gotteshaus. Einige besitzen auch nicht ein einziges Kreuz, nicht

ein einziges Symbol, welches ihre Bestimmung als Gotteshaus verriethe — nichts als vier kahle Wände, Bänke in der Mitte, und eine kleine Tribüne an einem Ende, auf welcher der befrackte Priester (bei den Baptisten) Stellen aus der Bibel vorliest und den Text erklärt. Andere sind mit dem Luxus eines Krönungssaales ausgestattet. Weiche Teppiche bedecken den Boden, schwellende Kissen die einzelnen Bänke (Pews), welche von den Kirchenbesuchern oft um hohe Jahresrente gemiethet werden, und auf kleinen silbernen Täfelchen den Namen ihrer Eigenthümer tragen. — Alles ist Bequemlichkeit, Ueppigkeit. Die Spekulation, um nicht zu sagen der Schwindel, hat nämlich auch auf kirchlichem Gebiete in Newyork und anderwärts gar üppige Blüthen getrieben, und wie irgend Jemand ein Restaurant, ein Backhaus oder einen Kramladen eröffnet, so ging es auch mit den Kirchen. Irgend ein unternehmender Geistlicher baute mit der Unterstützung von Kapitalisten oder auf seinen eigenen Kredit eine Kirche, und suchte nun durch die eleganteste Ausstattung seiner Kirche und durch angenehme Predigten den Wünschen seiner zahlenden Kirchengänger Rechnung zu tragen. Der amerikanische Sekten-Unfug und die sich so breit machende Scheinheiligkeit leisteten diesem Schwindel mächtigen Vorschub. Spekulative, nach fetten Pfründen lüsterne Geistliche wurden nicht müde, neue Gemeinden zu gründen, für die weder Bedürfniß noch Raum vorhanden war. Mit drückenden Schulden belastet, würden diese Kirchen selbst bei günstigen Zeitverhältnissen nicht im Stande gewesen sein, sich zu behaupten, und so fielen denn Dutzende dieser kirchlichen Kartenhäuser zusammen und kamen unter den Hammer des Auktionärs.

Die Religion ist überhaupt hier ein sonderbares Ding und für einen großen Theil der eleganten Welt nichts als Mode. Es gehört zum guten Ton, irgend einem Kultus anzugehören und sei er auch noch so absurd. Es giebt deren aristokratische und demokratische, je nach dem Bedarf. Die Kirchen der fünften Avenue werden ausschließlich von der Aristokratie besucht. Man fährt in der Equipage zur Kirche und entrichtet am Eingang einen Dollar. In minderen Kirchen pflegt man einen halben oder Viertel-Dollar „Armengeschenk" zu geben und in den von den Armen besuchten Kirchen beträgt das Entree einige Cents.*)

In der Nähe des Centralparks ist gegenwärtig die größte und schönste Kirche der neuen Welt im Bau begriffen: Die (katholische) Kathedrale von St. Patrik, ein Triumph des Gothischen Baustyls. Die Frontansicht in der fünften Avenue ist von

*) Die Zahl der Kirchen vermehrte sich in Amerika in viel größerem Maßstabe als die Bevölkerung. Die Letztere ist gegenwärtig eilfmal größer als vor 100 Jahren, während es hingegen 37 mal mehr Kirchen giebt. In den Verein. Staaten bestehen zur Zeit 72,000 Kirchen, also je eine Kirche für 530 Einwohner. Besondere Fortschritte macht der Katholizismus in Amerika.

unvergleichlicher Schönheit. Zu beiden Seiten ragen 328 Fuß hohe Thürme empor und der Mittelgiebel zwischen denselben besitzt eine Höhe von 156 Fuß.

Aber außer diesen, der eleganten Welt gewidmeten Kirchen- und Palastbauten, besitzt die fünfte Avenue noch einen Bau von ungleich größerer Wichtigkeit: Das Reservoir der Newyork mit Trinkwasser versehenden, berühmten Croton-Wasserleitung, welche täglich an 60 Millionen Gallonen Trinkwasser aus einer Distanz von 32 Meilen der Metropole zuführt. Die großen hohen Steinwälle, welche das Reservoir einschließen, ziehen durch ihren egyptischen Baustyl mit den ungeheuren, massiven Stützpfeilern die Aufmerksamkeit sofort an sich und nehmen sich sonderlich aus in dieser reichen Umgebung von Clubhäusern und Palästen.

* * *

Parallel mit der fünften Avenue laufen noch zwei andere, nicht minder vornehme: Die Madison- und die Park-Avenue, welch' letztere durch den unter ihr hinlaufenden Tunnel der Hudson-River-Eisenbahn in neuester Zeit eine eigenthümliche Berühmtheit erlangte. Die eigenthümliche insulare Lage Newyorks verhinderte die Anlage von Bahnhöfen innerhalb des Weichbildes der Stadt, und mit Ausnahme eines einzigen liegen sie sämmtlich in den Newyork umgebenden Städten: In Hoboken, Jersey-City und Brooklyn. Nur die Newyork Central- und Hudson-River-Eisenbahn übersetzt den Harlem-Fluß im Norden der Stadt und fährt bis zu dem großartigen, an der 4. Avenue und dem der 42. Straße gelegenen „Grand-Central-Depot", dem größten und schönsten Bahnhof Amerikas, über 20 Morgen Fläche einnehmend. Um jedoch den Straßen-Verkehr in einer der schönsten Avenuen Newyorks nicht unmöglich zu machen, und die Bewohner derselben nicht durch Rauch und Geräusch zu belästigen, wurde die Bahn durch einen tief unter der Avenue hinführenden dreifachen Tunnel geführt, dessen Erbauung eines jener technischen Riesenwerke ist, deren Amerika so viele aufzuweisen hat. Der ganze, nahe an fünf Meilen lange Tunnel mußte durch den harten Fels, aus welchem die Manhattan-Insel besteht, gesprengt werden. In drei Korridore getheilt, besitzt der mittelste doppelte Geleise und ist ausschließlich für den Schnellzugverkehr bestimmt. Die beiden äußern Korridore sind eingeleisig und werden nur von, in ein und derselben Richtung laufenden Zügen benutzt, um Zusammenstöße unmöglich zu machen. Dieser großartige Tunnelbau wird in den nächsten Jahren bis in die untere Stadt herabgeführt werden.

Der Stadttheil, unter welchen der Tunnel hinwegführt, ist einer der gesundesten Newyorks. Von Rauch und dem Geräusch der Züge, welche fast unaufhörlich unter der Straße auf- und niederfliegen, verspürt man hier nichts. Das Geräusch verliert sich vollständig in der dicken Felsenkruste.

Die Mitte der breiten Park-Avenue ist in regelmäßigen Zwischenräumen von niedlich umzäunten Busch- und Blumenanlagen bedeckt, in deren Mitte sich eine Ventilations- und Lichtöffnung für den Tunnel befindet.

* * *



Newyork: Die neue Kathedrale.

Wie die Gebäude der genannten Avenuen, so sind auch jene der nummerirten Seitenstraßen bis zur 59. an den Centralpark grenzenden Straße durchgehend aus dem chocoladefarbenen Braunstein hergestellt und in solch' absoluter Gleichförmigkeit in Höhe, Aussehen und Anlage erbaut, daß man die ganzen Straßen-Vierecke, als

je ein einziges Haus anzusehen versucht wäre und das an die Abwechslung der unteren Stadt gewöhnte Auge an diesen unabsehbaren todten Braunsteinfronten ermüdet. In diesen Straßen würde man vergeblich nach einem Verkaufsladen oder überhaupt nur einer Firmatafel fahnden. Es sind ausschließlich Privat-Residenzen wohlhabender Geschäftsleute. Das Geschäftsleben und der durch die Verpflegung dieser zahlreichen Seitenstraßen-Bewohner hervorgerufene Verkehr bleibt in den Längen-Avenuen zurück, deren Charakter ein ähnlicher ist, wie in der unteren Stadt. Selbst der Baumschmuck fehlt den Querstraßen vollständig, und im Sommer, wo der größte Theil ihrer Bewohner sich am Lande aufhält, gewähren sie einen trostlosen Anblick.

* * *

Und dieser Sommer ist in Newyork furchtbar. Von allen Städten Amerikas, selbst Cuba mit einbegriffen, sind Newyork und Philadelphia die von der Hitze am meisten heimgesuchten. Sie kommt plötzlich über die Stadt hereingebrochen, wie ein Regen von Feuerstrahlen, und gegen sie giebt es keine Hilfe, kein Mittel als die Flucht. Die Bevölkerung leidet unter dieser drückenden Temperatur über alle Maßen, und es vergeht kein Tag, wo nicht viele Menschenleben ihr zum Opfer fallen. Ein Spaziergang durch die Straßen ist bei derartiger Hitze mit Lebensgefahr verbunden, und um Mittag ist deshalb die Stadt nur in ihren Geschäftstheilen belebt. Der Fahrenheit'sche Thermometer (der in Amerika gebräuchliche) steigt an solchen Tagen häufig über 100 ja bis 110° im Schatten und die Personen, die solcher Hitze am häufigsten unterliegen, sind Briefträger, Polizisten und Arbeiter. Viel mehr jedoch leiden die Pferde, von denen täglich eine Unzahl während des Fahrens todt niederstürzt. Man schützt deshalb auch sie durch einen stets feucht erhaltenen, am Kopf befestigten Schwamm und einen eigenthümlichen, häubchenartigen Sonnenschirm. —

Die Quantitäten von Limonaden, Fruchteis, Sorbets, Cobblers, Cocktails (wörtlich „Hahnenschwanz", ein gemischtes, in Amerika sehr gebräuchliches Getränk), Bier und Wein, welche an diesen heißen Tagen in Newyork und anderen amerikanischen Städten konsumirt werden, grenzen an's Fabelhafte; und demzufolge ist auch die Zahl der öffentlichen Schenken und Bierhäuser eine unglaublich große.*) Die amerikanischen Schenkwirthe, «Drinking bar keepers», sind wegen ihrer Fertigkeit in der Zubereitung kühlender Getränke berühmt, und man kann sich in Europa in der That keinen

---

*) Newyork allein, mit einer Bevölkerung von etwas über 1 Million Menschen besitzt 5700 „Saloons" (Wirthshäuser), also für je 175 Menschen eines. Chicago mit ½ Million Einwohner hat etwa 2000 Saloons, also je einen für 250 Einwohner. Boston mit 300,000 Einwohner hat 1200 Saloons, oder einen für je 291 Einwohner, und Cincinatti (325,000 Einwohner) ebenso wie Baltimore 1100 Saloons resp. je einen auf 155 Einwohner.

rechten Begriff machen von der Schmackhaftigkeit der Strawberry-Limonade, der Champagner-Cocktails, Punch-Arten, „Eggnog's" und wie sie alle heißen mögen. Sie alle jedoch werden von dem Sodawasser beherrscht, das überall, in Apotheken, Bierhäusern, Conditoreien, Bäckerladen u. s. w. in prachtvollen marmornen Behältern aufbewahrt und mit irgend einem Fruchtsaft vermengt, für 5 bis 10 Cents per Glas verkauft wird.

Ebenso ungeheuer wie der Genuß von Getränken, ist der Verbrauch an Eis. Der Amerikaner trinkt, vom Wasser angefangen, Alles mit Eis, selbst Thee, Milch und Kaffee. Jeden Winter werden von den Eisfeldern des Hudson mehr als 100,000 Tonnen in den an seinen Ufern befindlichen Magazinen untergebracht; und daß Hudson sowohl wie Eeast-River in Winter auch zusammenfrieren, dafür sorgt die strenge Kälte, die alljährlich ebenso bedeutend ist, wie die Hitze des Sommers.

Aus diesen gewaltigen Eishäusern des Hudson wird das Eis durch eigene Gesellschaften an Zwischenhändler verkauft, die es wieder an die einzelnen Parteien abgeben. Man abonnirt sich in Amerika auf das Eis ebenso wie etwa auf eine Zeitung, und findet jeden Morgen neben der Letzteren sein 1 oder 2 Pfund wiegendes Eisstück vor der Thüre auf der Straße liegen. In jeder Haushaltung befindet sich ein, gewöhnlich an der Treppe aufgestellter «Ice-Cooler», ein Wasserbehälter mit dicken Wandungen, in welcher das Eisstück placirt wird, und der das zugeschüttete Wasser dadurch auf der niedrigsten Temperatur erhält.

5. Der Central-Park.

Die Geschichte der Stadt Newyork weist manche öffentliche Unternehmungen auf, deren gute Absicht die Wohlfahrt und das Gedeihen seiner Einwohner war, die aber in Folge falscher Berechnungen oder der Corruption der Behörden ganz oder theilweise fehlschlugen. Eine jedoch übertraf selbst die höchsten Erwartungen: der Central-Park. Newyork ist mit Recht stolz auf seinen Park, und es giebt weder in Amerika noch in Europa einen zweiten von solcher Größe, welcher ihn an Schönheit und guter Pflege überträfe.

Der Fremde ist überrascht, mitten im Herzen des unendlich scheinenden Häusermeeres von Newyork eine derartige Anlage zu finden; noch mehr jedoch überrascht ihn, daß Newyork, welches auf seiner schmalen Insel kaum Platz genug für sich selber fand, einen so großen, an seiner besten Stelle gelegenen Raum zur Verschönerung der Stadt, und zum Vergnügen ihrer Bewohner widmete.

Die Ausdehnung des Central-Parks ist so bedeutend, daß man sich, in dem kühlen Schatten seiner herrlichen Alleen verloren, eher hundert Meilen von Newyork

und jeder menschlichen Wohnstätte entfernt glauben möchte. Die Bousquets und Bäume sind mit Vögeln bevölkert; auf den Seen und Bassins ziehen Schwäne einher; bei jedem Schritt eröffnet sich dem Spaziergänger eine neue pittoresque Fernsicht, deren natürlicher Reiz niemals durch eine Mauer oder ein Gebäude zerstört wird. Hier sind es Seen, dort Kaskaden, an einer andern Stelle Flüßchen mit natürlichen Brücken überspannt; über Baum und Busch ragt zuweilen irgend eine Felswand empor, an deren Fuß ein kleiner See sich ausbreitet. Herrliche Fahr- und Reitwege, überall schattig und staublos, durchziehen diese herrliche Anlage, in denen Natur und Kunst in wunderbarer Uebereinstimmung neben einand[illegible] stehen. Die seltensten Bäume, tropische Gewächse, Alleen, Laubengänge und dic[illegible] Wälder, kurz alles, was die Vegetation des Schönen aufzuweisen hat, ist hier zu finden, und mit solchem Geschick vertheilt und angeordnet, daß man die Meisterhand beglückwünschen muß, die das zu Stande gebracht.

In der Mitte des Parks befinden sich zwei gewaltige Reservoirs der Croton-Wasserleitung, welche die Stadt mit Trinkwasser versieht. Das größere der beiden Bassins hat eine Ausdehnung von mehr als 100 Acker und faßt eine Milliarde Gallonen Wasser, so daß Newyork nicht in die Gefahr kommt, zu verdursten. Schöne Wege umgeben das erhöht liegende Reservoir, von dem man die schönste Aussicht auf den Park und die Ufer des East-Rivers genießt. Die Gesammtausdehnung des Parks beträgt bei einer Länge von $2^1/_2$ und einer Breite von $^1/_2$ Meile achthundert und vierzig Acker, und wenn man nun berücksichtigt, daß dieses Stü[illegible]Erde noch vor zwanzig Jahren nichts war, als eine mit ungeheuren Felstrümmer[illegible]kte, in ihren tieferen Theilen sumpfige Wüste, dann kommt man in der That in Versuchung, an ein Wunder zu glauben. Das Werk kostete viele Millionen Dollars, aber es ist gegenwärtig für Newyork mehr als das Zehnfache werth. Nichts war vorhanden. Alles mußte erst erschaffen werden — man mußte sogar fruchtbare Erde herbeiführen, um die Viertelmillion Bäume anpflanzen zu können, welche den Anfang des Parks bildeten. Herrliche Fontainen und Statuen, darunter jene von Schiller und Humboldt, schmücken das untere Ende des Parks. Restaurants, Belvedere, ein reicher zoologischer Garten und ein naturhistorisches Museum sind die einzigen Bauten innerhalb seiner Umfassung. Er ist ausschließlich dem Vergnügen, dem Wohle der Bevölkerung gewidmet, und die letztere widmet ihm dafür auch jedes freie, dem Geschäfte abgezwungene Stündchen. An den Nachmittagen, und besonders am Sonntage gleicht dann die Fifth Avenue der Praterstraße oder der Avenue de la grande Armee, der Central-Park jedoch dem Prater oder dem Bois de Boulogne. Dieselben reichen Equipagen und schönen Pferde, dieselben Prozessionen von elegant gekleideten Fußgängern, die sich alle dem Parke zuwälzen. Dann erst kann man sehen, daß der Newyorker den Dollar nicht höher stellt, als der Franzose den Frank, der Deutsche

die Mark. Aber gleichzeitig trägt der Newyorker den Dollar in der Tasche und genießt ihn im Kreise seiner Familie und Freunde draußen im Park, während er sich selbst ganz der schönen Natur widmet. Die Freigebigkeit und Liberalität des Newyorkers findet in der alten Welt nicht ihres Gleichen. Er ist gewinnsüchtig, schlau, ein Denker, der Welt gegenüber und so lange er im Geschäft, aber persönlich, im außergeschäftlichen Umgange und seinen Bekannten gegenüber ist er liebenswürdig, gastfrei, offen. Es kommt beispielsweise niemals vor, daß bei einem Diner, im Caffeehaus oder im Conzerte Jeder seine Zeche für sich bezahlen würde, man streitet sich oft um das Vergnügen, die Zeche für die ganze Gesellschaft, und sei sie noch so groß, erlegen zu dürfen, und dieses Vergnügen wird nicht zur Schau getragen, sondern in der That gefühlt. Selbst beim Kauf der Eisenbahnbillete, Theatersitze, beim Zahlen der Omnibus- und Eintrittsgelder herrscht die gleiche, schöne Liberalität. —

Die Equipagen und „Buggy's" und „Drags", ein-, zwei- und vierspännig, welche den Park an den Nachmittagen nach allen Richtungen hin durchfliegen, sind in mehr als einer Beziehung der Beachtung werth. Sie zeigen vor Allem die leichteste, eleganteste und dabei doch solideste Bauart. Die vorgespannten Pferde sind stark und groß, wohl genährt und von edler Zucht, viel edler, als das gewöhnliche Equipagen-Pferd Europas, England vielleicht ausgenommen.

Die Neger, welche früher in Zivilkleidung die Stelle der Kutscher versahen, haben den Weißen Platz gemacht, und die früher in dem „gleichen" Amerika so verhaßte europäische Livree findet immer mehr Eingang. In den meisten Fällen lenkt jedoch der Amerikaner seine Gefährte selbst und darin wird ihn, mit Ausnahme des Ungarn, Niemand übertreffen. Es ist erstaunlich, mit welcher Sicherheit und Leichtigkeit der Amerikaner seine Pferde zu lenken versteht und dies durch den bloßen Zuruf, niemals aber mit Zuhilfenahme der Peitsche, die in Amerika, selbst bei den Pferden, nun ebenso sehr verpönt ist, wie sie früher bei den Menschen im Gebrauche war.

Dagegen ist der Amerikaner kein guter Reiter, und wenn auch im Westen viel geritten wird, so fehlt im Ganzen genommen doch die Schule. Erst durch die Bestrebungen des Newyorker Reit-Clubs kommt das schulgerechte Reiten in neuester Zeit immer mehr zur Entwicklung. An guten und billigen Pferden ist in Amerika Ueberfluß vorhanden, und die Kentucky-Pferde dürften als Traber unübertroffen dastehen. — —

Aber nicht nur zu Wagen und Pferd, auch im schlanken Nachen vergnügt sich das Volk im Central-Park. Der große See, unregelmäßig und in zahlreiche Felsbuchten sich ausdehnend, rund herum eingeschlossen von den schönsten Baumparthien, ist der Tummelplatz zierlicher Lustboote und im Winter die beliebteste Eisbahn für die Jugend der Metropole. Denn auch wenn Alles starrt von Eis und Schnee, lockt

der Park das lustige Völklein aus der Stadt heraus. Dann wimmeln die Seen und Teiche von flinken Schlittschuhläufern beiderlei Geschlechts, selbst bis in die späte Nacht hinein. Und manchmal, im magischen Mondlicht einer Winternacht, wenn die nackten Felsen und die schneebedeckten Bäume ihre langen dunklen Schatten auf die Eisbahn werfen, oder wenn blendendes Calciumlicht die Szenerie beleuchtet, dann bietet der Centralpark dem Fremden ein eigenthümliches, anregendes Lebensbild der amerikanischen Weltstadt dar.

6. Chatham-Street und Bowery.

Newyork besitzt eigentlich zwei Broadway's, die eine große Hauptverkehrsstraße, die von der Batterie nach dem Centralpark führt und eine zweite breite Straße, die in ihrem ganzen Charakter, Aussehen und Volksleben das gerade Gegentheil des Broadway ist, aber vielleicht eben so viel Verkehr aufzuweisen hat: Die Bowery, mit ihrer südlichen Fortsetzung der Chatham-Street.

Die Bowery, mit der letztgenannten Straße an den City-Hall-Park grenzend, und östlich des Broadway gegen Norden laufend, ist ausschließliches Eigenthum der unteren Stadt. Sie ist eine der breitesten Straßen Newyorks und jedenfalls auch eine der merkwürdigsten und sehenswerthesten. Vierfache Pferdebahngeleise nehmen die Mitte der Straße ein, und zweigen sich erst an ihrem oberen Ende in die dritte und vierte Avenue ab. Der Menschenverkehr ist des Morgens und Abends in keiner Straße bedeutender als hier.

Von dem bereits geschilderten City-Hall-Park ausgehend, schreiten wir durch eine fast ununterbrochene Reihe von jüdischen Unterhändlern, Juwelieren und sogenannten «mock auction Shops», in denen man den Ausschuß von Fabriken und Engros-Geschäften aller Art an den Mann zu bringen sucht. Das Pflaster ist schlecht und holperig, das Trottoir eng und halb von Krämern, halb von schlechten Kellertreppen eingenommen. Die Häuser sind alt und baufällig und die ganze Straße zeigt den entgegengesetzten Charakter des großartigen, neuen Broadway. Ueber uns baumeln an langen Rechen billige, möglichst gut zurechtgeputzte Kleidungsstücke in der Luft, die der Jude mit der nur ihm eigenen Zungenfertigkeit dem Vorübergehenden anpreist, auch fehlt es nicht an gelegentlichen handgreiflichen Aufforderungen und Herbeizerren, namentlich wenn man in dem auserwählten Opfer einen „Grünen" vor sich zu sehen glaubt. (Mit dem Namen „Grüner" bezeichnet der Deutsch-Amerikaner die mit den Verhältnissen des Landes unvertrauten Ankömmlinge.)

Der Schmutz und die Armuth sind die Haupt-Charakterzüge dieses Stadttheils. In der Gegend der Chatham-Street, wo die William-Street einmündet, lag früher

das bekannte Shakespeare-Hôtel, ehemals ein Hauptquartier der Flüchtlinge aus Deutschland und zu jener Zeit war überhaupt der ganze Stadttheil der Mittelpunkt des deutschen Verkehrs.*)

Nicht weit den langen Abhang hinauf, welcher die Chatham-Street in den Bowery hineinleitet, passiren wir ein Gebäude, ehemals als Purdy's National-Theater bekannt, eine berüchtigte, vom niedrigsten Pöbel eifrig unterhaltene Schaubühne. Die ganze Umgegend ist hier mit Wirthshäusern, Schank- und Austernbuden überfüllt. Die Auster bildet bekanntlich eines der Hauptnahrungsmittel der Newyorker, und sie wird zu allen Mahlzeiten und zu jeder Tages- und Nachtzeit auf alle mögliche Art zubereitet, genossen. Die große Wohlfeilheit ermöglicht auch dem Unbemittelten den Genuß dieses in Europa als seltener Leckerbissen betrachteten Weichthieres, und wo das Geld dazu nicht ausreicht, bilden Muscheln und Schnecken den Ersatz. Vor jeder Austernbude sieht man ganze Fässer voll Austern stehen, die durch das Auflegen von großen Eisstücken frisch erhalten werden. Die berühmtesten und theuersten Austern sind die winzigen Blue Points, denen an Schmackhaftigkeit die Saddle Rock's folgen. Der Durchschnitts-Preis eines Dutzend Austern (wobei gewöhnlich 13 gerechnet werden) beträgt 30 Cents (etwa 1 Mk. 20 Pf.). Der Amerikaner ißt die Austern gewöhnlich mit einer Gattung ungesalzenen Zwieback, den Crackers, die auf den Schanktischen zusammen mit kleinen Brodschnitten und Senf frei aufliegen und ohne irgend welche Kosten-Berechnung in beliebigen Quantitäten verzehrt werden. Des Morgens wird überdies in allen Restaurants und Bier-Kneipen nicht nur Newyorks, sondern auch ganz Amerikas der sogenannte «Free Lunch» an die Besucher unentgeltlich verabreicht. Es ist dies ein mehr oder weniger substantieller, aus Salat, kaltem Fleisch, verschiedenen Suppen, Würsten u. s. w. bestehender Imbiß, der während einer gewissen Stunde des Vormittags in großen Schüsseln auf den Schanktisch gestellt wird. Jeder Besucher, der auch nur ein einziges Glas Bier bestellt, hat das Recht, die Liberalität des Gastwirths auszunutzen, so viel er will, und es giebt in Newyork Tausende, für welche dieser «Free Lunch» die einzige tägliche und dabei kostenfreie Nahrung bildet. Es ist zu verwundern, daß die Schankwirthe bei so unerhörter und mit großen Auslagen verbundener „Gastfreundschaft" ihr Auskommen finden können.

Das Lieblingsgetränk Amerikas ist gegenwärtig das deutsche Lagerbier, das in der neuen Welt auch im Englischen den Namen beibehalten hat und von allen Gesellschaftsklassen und Nationen (die Irländer mit ihrem Whisky ausgenommen) in

*) Nach dem letzten, von der Regierung der Vereinigten Staaten alle Jahrzehnte einmal erhobenen Census, befinden sich in Newyork 202,000 Irländer, 151,000 Deutsche (in Deutschland geborene), 24,000 Engländer, 13,000 Neger, 8000 Franzosen, 7000 Schotten, 3000 Italiener, 2000 Polen u. s. w.

unglaublichen Quantitäten vertilgt wird. Milwaukee und Cincinnati sind für Amerika das, was Pilsen und München für Europa, und beide Biergattungen, wo möglich auch noch mit einigen europäischen Bieren, werden in jedem größeren Schanklokale Newyorks zu billigen Preisen feilgeboten. Ueberall ist das Bier frisch und genießbar, denn es wird stets mit eigenen Pumpvorrichtungen glasweise aus dem Keller heraufgepumpt. Selten ist in einem Bierausschank außer dem Schanktisch und einigen hohen „Lunchsesseln" noch sonst ein Möbel zu finden, und der stets eilige, stets geschäftige Amerikaner trinkt sein Glas, wenn auch in mehrfach wiederholter Auflage, immer stehend. — —

* * *

Ein Blick seitwärts in die Mulberry- oder Baxter-Street, oder eine der anderen engen, schmutzigen Gassen hinein, zeigt uns die Five-Points, noch heute ein Hauptsitz des Lasters und der Verbrechen in den ekelhaftesten und schmutzigsten Tenement-Baracken, obgleich die Stadtbehörden sowohl als verschiedene Wohlthätigkeits-Gesellschaften einigermaßen dort aufgeräumt haben.

Diese Tenementhäuser (oder Familien-Kasernen) zählen in vieler Hinsicht zu den Eigenthümlichkeiten Newyorks. Der verbesserte Verkehr mit den anderen Theilen der Stadt durch Straßeneisenbahnen, der Rauch der Fabrikschornsteine, die blauberockten Vertreter von Gesetz und Ordnung haben das Tenement-Dickicht der Gegend von Five-Point und Cow-Bay etwas mehr gelichtet; aber das mehr im Zu- als im Abnehmen begriffene System derselben zieht sich noch immer durch die ganze Region von Mackerelville hindurch, und auch in allen nach dem Alphabet benannten Avenues an der Ostseite der Stadt u. s. w. erheben sie fünf bis acht Stockwerke hoch ihr Haupt über die benachbarten Gebäude hinaus.

In der wohlbekannten Baxter- und Pearl-Street-Gegend lernen wir das System der Tenement-Wirthschaft am augenscheinlichsten kennen, wenn etwa ein Geschäftsgang oder die Neugierde uns in diese elenden Winkel des Lasters und der Verbrechen hineinführt. Der enge Durchweg zwischen den hohen Mauern voll schmutziger Fenster, eine Reihe über der andern, gleicht mehr einem Tunnel als einer Straße. Selten nur streift ein Strahl der Sonne an den Mauern hinab. Das räucherige, qualmende Pflaster, wimmelt von Kindern, die in dem Schmutz der Gossen wühlen, — dort mit wildem Geschrei Steine und Austerschalen einem todten Kätzchen nachwerfen, das soeben aus der Thüre einer Branntweinspelunke auf die Straße fliegt; an jeder Ecke Gruppen von zankenden Männern, keifenden Weibern, deren blutleeres Gehirn Gram und Elend oder fuseliger Schnaps umnebelt. (Siehe Illustration Seite 48.)

Quer über die Gasse von Haus zu Haus, je höher desto mehr, ziehen sich Leinen voll trocknender Wäsche, zerlumpter Kleider, zerfressener Teppiche und Bettdecken; die Fenster voll Staub und Schmiere, oder zerbrochen und dann zugestopft mit Lumpen,

alten Hüten, verklebt mit Pappe u. s. w. — In der breiteren Gasse unterhalb, da haben wir ein so buntscheckiges, drastisches Bild vor uns, wie es nur je ein Hogarth oder Dickens darzustellen vermochte: Hökerkarren von Weibern belagert, stinkende Fische, verwelktes Gemüse, halbverfaulte Früchte feilbietend; Handlanger, Tagelöhner aller Art, Diebe aus Neigung und Beruf, halbtrunkene Vagabunden schlendern ihren Quartieren zu, die kostbare Flasche mit Gin oder Whisky im Arm; Kinder dazwischen, verkümmert und früh verwelkt, zwerghaften alten Männern und Frauen gleichend, — das sind die Repräsentanten der Species «homo sapiens» dieses erbärmlichen, elenden Fleckchens Erde. Das Bild ist ein trübes, schaudererweckendes, aber es ist ein Theil Newyorker Straßenlebens, und kein Porträt der Stadt wäre getreu ohne dasselbe. In das Innere jener Häuser wollen wir dem Leser nicht zumuthen, hineinzublicken; was aber hin und wieder die Reporter in den Tages- und Sensationsblättern enthüllen, und die Annalen der Gerichtshöfe darüber erzählen, übersteigt jede Vorstellung.

Die Trottoirs der Chatham-Street sind zu allen Zeiten des Tages voll belebt, aber des Nachmitttags um sechs Uhr herum, wenn die Arbeiter: Männer, Frauen, Knaben, Mädchen, die letzteren in überwiegender Anzahl, aus den Fabriken, Druckereien u. s. w. der unteren Stadt heimeilen von der Arbeit, wälzt sich ein dicht geschlossener Menschenstrom uns entgegen.

Das düsterste Bild dieser berüchtigten Passage und eines Theiles der Bowery zeigt uns die lange Reihe der unterirdischen Conzertsalons, welche nichts weiter sind, als Bordelle der gemeinsten Art. In diesen Höllen, an denen täglich vielleicht Hunderttausende von Menschen achtlos vorübereilen, siechen Hunderte von Mädchen dahin, oft kaum den Kinderschuhen entwachsen, arme, vernachlässigte, unwissende Geschöpfe, hülflos, für Himmel und Erde verloren, einer noch elenderen Zukunft entgegen. Erst in den letzten Jahren hat man den lobenswerthen Anfang gemacht, diese Nester auszuheben und dem umsichgreifenden Unfuge zu steuern; ob mit dauerndem Erfolge, das läßt sich freilich noch nicht absehen.

Den nun folgenden Chatham-Square kreuzend treten wir in die Bowery ein, mit ihren ununterbrochenen Reihen von Kaufläden und öffentlichen Lokalen aller Art, ihren charakteristischen Schaustellungen, Frucht- und Zigarrenständen, billigen Bier- und Weinstuben, Austernsalons und der auf- und abwogenden Fluth von Menschen, die hier ausschließlich der mittleren und niederen Volksklasse angehören und nahezu zur Hälfte aus Deutschen bestehen.

Das erste Gebäude, welches uns in die Augen fällt, ist das „Old-Bowery-Theater“. Es steht auf einen Platz, auf dem bereits drei Theater nach einander niederbrannten und aus der Asche wieder auferstanden. Die gegenwärtige Fronte ist im dorischen Styl gehalten, mit breiter Treppenflucht und hoher Säulenhalle und macht immerhin einen imponirenden Eindruck. Aber wie vom Erhabenen zum Lächerlichen nur ein

Schritt, so ist es, wenn unser Blick auf die Bilder-Plakate fällt, die wie Banner zwischen den hohen Säulen baumeln, und meist übertriebene Nachbildungen der Szenen sind, welche sich im Innern des Theaters allabendlich abspielen.

Es ist bekannt, welch' ungeheure Ausbreitung das Annoncenwesen in den Vereinigten Staaten genommen, und welch' wichtige Rolle es daselbst im gewöhnlichen Leben spielt. Abgesehen von den förmlichen Annoncenbüchern, welche die Beilagen des „Herald" und anderer großer Blätter Newyorks füllen, leistet man auch in Bezug auf die Straßenplakate Unglaubliches, und da sind es neben den Medikamenten: Haaröl-, Zahnpulver- und Gurgelöl-Fabrikanten, Nähmaschinen-Verkäufer u. s. w., vor Allem die Theater, welche das Publikum durch auffallende Bilder und hausgroße Plakate herbeizulocken suchen.

Dem Old-Bowery-Theater schräge gegenüber liegt das deutsche Newyorker Stadt-Theater, ein nicht unansehnliches Gebäude, dessen Umgebung leider den Anforderungen der Gegenwart nicht mehr entspricht. Dawison, Friedrich Haase, Theodor Wachtel und andere bekannte europäische Theatergrößen traten einst auf diesem Theater auf, aber die Blüthezeit desselben ist geschwunden.

An das Old-Bowery-Theater grenzt ein anderes stadtbekanntes und von Deutschen viel besuchtes Lokal, der Atlantic-Garden, wobei man jedoch, wie überhaupt bei allen anderen „Garden", diese Bezeichnung nicht wörtlich zu nehmen und mit „Garten" zu übersetzen hat. Atlantic-Garden ist das größte und besuchteste jener zahllosen Bierhäuser, die in der Bowery und den Avenuen des östlichen Stadttheils sich aneinander drängen. Der vordere Theil der weiten Halle zeigt das Speise- und Schanklokal, während dahinter eine Unmasse von Biertischen, von hölzernen Bänken umgeben, im Tabaksqualm verschwimmen. Eine Tribüne zur Linken giebt Raum für ein Orchester. Nach den Vereinssitzungen — die Zahl der Vereine unter den Deutschen ist Legion und viele haben in der Bowery ihr Vereinslokal — und den Theatern ist Atlantic-Garden tagtäglich festlich belebt, und dann bietet dieser Vergnügungsort thatsächlich ein Bild aus Deutschland dar. Geschäftige Aufwärter fliegen hin und her, zehn und zwölf Schoppen des schäumenden Getränkes in den Händen zusammengerafft, sich durch das Gedränge windend. Von der Tribüne schmettert Frau Musika in heiteren oder ernst getragenen Weisen ihre Accorde hernieder. In diesen Hallen pflegt sich dann auch der „Grüne" (Einwanderer) über seine ersten Enttäuschungen in der neuen Welt zu trösten oder mit philosophischer Resignation bereits thätig mit einzugreifen in das Getriebe. Manch' verbummelte Studenten, manch' zartes Lieutnantchen, das noch eben den Krallen unbarmherziger Manichäer entwischt, sieht man da schon als Kellner die erste Stufe auf der Leiter zur künftigen Million erklettern.

Je weiter wir Bowery aufwärts schreiten, desto belebter, großartiger wird das Straßenbild, ohne jedoch aus seinem volksthümlichen, derben Charakter auch nur einen

Moment heraus zu treten. Die lange Reihe der Ladenfenster, die bunte Menge der verschiedensten Schilder zu beiden Seiten mit entsprechenden Geschäfts-Emblemen, vom gemalten Regenschirm bis zum Portrait der „Riesen-Dame" irgend eines Museums, die Wimpel und Flaggen, die auf hohen Flaggenstangen nahezu jedes Haus schmücken, die zahllosen Verkaufsartikel, die überall vor den Gewölben aufgehängt sind, die kleinen Conditoreien, Caffees und Bierschenken, die unzähligen, prozessionsweise auf- und abwärts laufenden Tramwaywagen und endlich jene unabsehbare Menschenmenge auf beiden Seiten der Straße — Alles in geschäftig beflügeltem Schritt, vereinigen sich zu einem Bilde voll Leben, voll seltener Abwechslung.

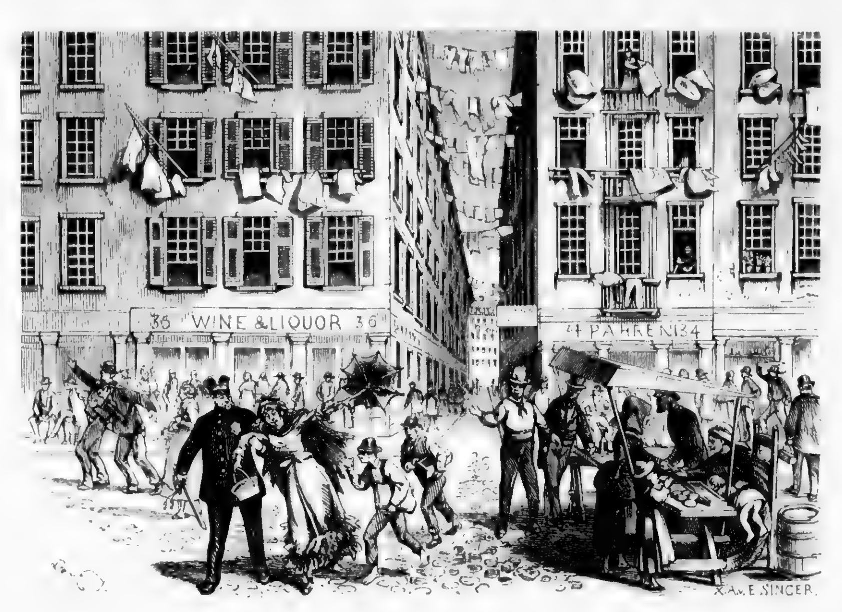
Am oberen Ende des Bowery, dieselbe in zwei Avenuen theilend, steht ein stattliches hohes Braunstein-Gebäude, Cooper-Institut, eine jener zahllosen, dem öffentlichen Wohle gewidmeten Anstalten, an denen Amerika, Dank der Liberalität und Hochherzigkeit seiner Söhne, so reich ist. Von dem bekanten Philantropen Peter Cooper gegründet, ist das Institut zur Hebung der geistigen Bildung des Volkes bestimmt. Während die ausgedehnten Kellerräume gewöhnlich Versammlungszwecken gewidmet sind, befinden sich in den vier Stockwerken reiche wissenschaftliche Sammlungen aller Art, sowie eine reichhaltige Bibliothek und ein Lesezimmer zur unentgeltlichen Benutzung des Publikums.

Unweit vom Cooper-Institut, auf dem Lafayette-Place liegt der große Palast der Astor-Bibliothek, von dem deutsch-amerikanischen Nabob J. J. Astor gegründet, die größte und reichste Bibliothek Newyorks, deren 120,000 Bände gleichfalls der freien Benutzung des Publikums offen stehen. — Das dritte öffentliche Gebäude dieses Platzes ist das Bibel-Haus, eines der größten Etablissements dieser Art in der Welt. Von einer ungemein reichen Gesellschaft gegründet, werden hier die religiösen Bücher der Christenheit alljährlich in hunderttausenden Exemplaren gedruckt und unentgeltlich im Lande vertheilt.

7. Die Verkehrsmittel Newyorks.

Keine Großstadt der Welt ist so eigenthümlich situirt wie Newyork. Die Mehrzahl von ihnen liegt auf dem Festlande und ihr Umfang nähert sich mehr oder weniger der Kreislinie, so daß die Distanzen von und nach den verschiedenen Enden der Stadt beiläufig gleich groß sind. Newyork hingegen liegt auf einer langen, unverhältnißmäßig schmalen Insel, von zwei, Meerengen gleichen Flüßen bespült, und während diese letzteren von einander so wenig entfernt sind, daß man von Osten nach Westen die ganze Großstadt in wenigen Minuten durchkreuzen kann, bedarf es Stunden, um von der Südspitze der Insel an das Nord-Ende der Stadt hinaus in die

freie Natur jenseits des kleinen Haarlem-Flüßchens zu gelangen. — Dort wohnt ein großer Theil jener Million, die Newyork zu seinen Einwohnern zählt. Im frischen Grün, umschlossen von reizenden Blumengärtchen, haben sie dort ihre Landhäuschen und Wohnungen gebaut, nicht nur um die Vortheile eines Landaufenthaltes zu genießen, sondern gleichzeitig auch den hohen Miethzinsen im Innern der Stadt zu entgehen, die sich bei gewöhnlichen Wohnhäusern je nach der Lage auf 1500 bis 3000 Dollars jährlich belaufen. Ja der geschäftliche Theil der Stadt, die „City", ist durch das stete Zunehmen der kommerziellen und industriellen Firmen, durch die unglaubliche



Newyork: Straßen-Szene bei den „Five-Points".

Erweiterung des Geschäftsverkehrs derart überfüllt, daß die Comptoirs und Geschäftslokale, Waaren-Magazine und Kaufläden in allen Straßen bis in die höchsten Stockwerke hinauf, sämmtliche ehemaligen Wohnräume in Beschlag nahmen, und ihre Bewohner daraus in die Vorstädte oder an die jenseitigen Ufer der beiden Ströme verdrängten. Nur der Reiche war in der Lage, in den weiter aufwärts gelegenen fashionablen Theil Newyorks, in der fünften Avenue und ihren Seitenstraßen bleibende Unterkunft zu suchen; der Comptoirist jedoch, der Arbeiter und Geschäftsmann mußte weit über diesen Stadttheil hinaus bis an die hundertste Straße und noch weiter



ziehen, um sich dort ein seinen Einkünften entsprechendes Heim zu suchen. Diese absolute Trennung der bewohnten von den geschäftlichen Bezirken der Großstadt hat natürlicherweise jeden Morgen und Abend, Jahr aus Jahr ein, eine förmliche Völkerwanderung, eine Ebbe und Fluth des Menschenmeeres zur Folge, dessen Masse sich nach Hunderttausenden berechnen läßt. Die Avenuen und Straßen sind dann von den frühen Morgenstunden bis in den späten Vormittag mit einem ununterbrochenen Strom von Männern überfluthet, die alle in derselben Richtung ein- und demselben Ziele zueilen: Der City am unteren Ende von Manhattan-Island. Es ist interessant sie zu beobachten: Am frühesten Morgen zwischen fünf und sechs Uhr sind es die Dockarbeiter, Lastwagenkutscher, Matrosen, Straßenkehrer; später ist der Menschenstrom



Volkstypen: Zeitungsjungen.

bereits mit einer höher stehenden Gesellschaftsklasse untermischt, es erscheinen der Reihe nach Ladendiener, Commis, Laufboten, noch später die Bankbeamten, kleinere Kaufleute, die Angestellten der Zeitungs-Bureaus, der großen Geschäfts- und Exporthäuser — und sie machen endlich den Bankiers und Handelsgrößen der Hauptstadt Platz. Damit nimmt das Straßenleben in den Avenuen einen andern Charakter an. Während früher unter Allen die größte Eile herrschte, wird der Schritt der Fußgänger desto langsamer, je mehr die Morgenstunden vorschreiten; es entsteht allmählig ein Gegenstrom, von dem unteren Stadttheile nach dem oberen gerichtet; Damen erscheinen in dem Gewühle und sie behalten in den hohen Nachmittagsstunden die Oberhand; dann beginnt die Fluth wieder straßenaufwärts zu gehen, nur ist die Reihenfolge der nach Hause Eilenden jetzt umgekehrt.

Dieser gewaltige, täglich nach Hunderttausenden zählende Verkehr, hatte natürlich die Einführung ausgiebiger Communikationsmittel zur Folge, deren hervorragendes die Pferdebahnen sind. Die ganze Großstadt ist von einem Ende bis zum andern, von der Batterie bis hinauf an das Nordende der Manhattan-Insel mit einem Pferdebahnnetze durchzogen, wie es in solcher Großartigkeit, Ausdehnung und praktischer Einrichtung vielleicht nur noch Philadelphia besitzt. Neunzehn Compagnien, von denen achtzehn erst innerhalb der letzten zwanzig Jahre entstanden, befahren nahezu sämmtliche Hauptstraßen Newyorks, häufig sogar auf doppelten, drei- und vierfachen Geleisen, und nur der Broadway und einige Straßen der unteren Stadt, sowie die vornehme Fifth Avenue in der oberen Stadt werden von der Pferdebahn nicht befahren. Und welche Wohlthat dieses Verkehrsmittel für die Bevölkerung der Metropole ist, das sieht man aus der unglaublichen Ueberfüllung, aus den zahlreichen Waggons, die in kurzen Zwischenräumen auf einander folgen. Sie ermöglichen es der ärmeren Bevölkerung, außerhalb der dunstigen, raucherfüllten Athmosphäre der Großstadt an gesünderen und billigeren Orten zu leben, ohne dadurch irgend, besonders an Zeit und Fahrkosten einzubüßen, denn der höchste Fahrpreis für die weiteste, nach Meilen sich berechnende Strecke beträgt erst 8 Cents, während der durchschnittliche Fahrpreis 5 Cents ist. Auch den Schulkindern kommen diese Straßenbahnen zu gute, und in so mancher Avenue begegnet man in den Nachmittagsstunden Waggons, die mit Mädchen gefüllt sind, welche aus den Schulen heimkehren. Die Pferdebahnen sind hier Gemeingut Aller, der Hohen und der Niederen, und der reiche Handelsherr fährt nicht selten in Gesellschaft seiner Arbeiter und untersten Beamten. Das Fahren ist eben hier weder Luxus noch Bequemlichkeit. Es ist Zeitersparniß und dieses Zweckes wegen bedient sich Alles gemeinsamer Mittel.

Die Pferdebahnen sind hier einfach eingerichtet und kennen keine Klasseneintheilung, so daß sie, nachdem seit einigen Jahren auch die Ausschließung und Absonderung der Schwarzen aufgehoben ist, stets eine interessante Mischung von Newyorker Volkstypen zu beherbergen pflegen. Bis in die höchsten Klassen, ja bis zum Staats-Gouverneur hinauf, benutzt Alles zeitweilig die Pferdebahn, und oft sind die Wagen mit den elegantesten Damen gefüllt, denen die Männer in der Regel sofort ehrerbietig Platz machen, sobald kein leerer Sitz für sie vorhanden sein sollte. Diese Höflichkeit, welche von Seiten der Damen selten mit Dank oder auch nur mit einem Kopfnicken erwidert wird, ist ein (hier allerdings übertriebener) schöner Zug der Amerikaner, der theilweise noch aus den Zeiten vor einigen Dezennien herstammen mag, als die Zahl der Frauen im Verhältniß zu jener der Männer bedeutend geringer war, denn jetzt, wo sich dies Mißverhältniß wenigstens in den östlichen Staaten bereits ausgeglichen hat.

Die Zeit, welche man in den Pferdebahnwagen zubringt, wird des Morgens gewöhnlich zum Lesen der Zeitungen verwendet, die ja bekanntlich in Amerika eine

so ungemein wichtige, einflußreiche Rolle spielen und besonders in Newyork von der größten Bedeutung sind. Zeitungsjungen mit den Hauptblättern der Stadt, dem „Herald“, der „Tribüne“, der „Sun“ und der „Staatszeitung“, springen von einem der vorbeifahrenden Waggons auf den anderen, um ihre noch druckfeuchte Waare feilzubieten. Sie findet auch stets rasenden Absatz.

Die Wagen der Pferde-Eisenbahn sind durch die Aufschrift ihres Bestimmungs- und Abgangspunktes und der wichtigsten Straßen, durch welche sie fahren, sowie noch durch besondere Farben ausgezeichnet, welche die Linie anzeigen, der sie angehören; sie sind zweispännig, haben im Innern zwei längslaufende, gepolsterte Bänke. In der Größe sind sie etwas verschieden, und die kleineren, auf den Seitenlinien gehenden, sind nur mit einem Pferde bespannt und haben keine Schaffner. Das 5 Cents betragende Fahrgeld wird hier von den eintretenden Passagieren in einen gläsernen Kasten geworfen, der hinter dem Kutscher angebracht und so eingerichtet ist, daß er sich durch einen Blick von der Richtigkeit des deponirten Fahrgeldes überzeugen kann. Durch eine kleine Oeffnung in der Thür kann man auch im Bedarfsfalle Geldbeträge bis zu zwei Dollar durch den Kutscher einwechseln lassen, der dieselben bereits gewechselt in kleinen Brief-Couverts mit sich führt und gegen die ihm dargereichte Banknote umtauscht. In den größeren „Cars“ der Hauptlinien geschieht die Controle dadurch, daß der Conducteur mit einer, bei jeder Pressung klingenden Zange ein Loch durch einen mit Nummern versehenen Papierstreifen preßt, den er an seinem Rock hängen hat.

Mag auch das Pferdeeisenbahnnetz der Stadt Newyork im Vergleich mit den Verkehrseinrichtungen europäischer Hauptstädte großartig und höchst zweckmäßig erscheinen, so ist doch nicht zu leugnen, daß es mit bedeutenden Uebelständen verbunden ist. Im Winter beeinträchtigen Schneestürme den Verkehr, im Sommer der Sonnenstich, dem oft viele Pferde zum Opfer fallen; dazu kommen noch die Conflikte mit den Omnibussen und anderen Wagen, die ja bei so gewaltigem großstädtischen Verkehr sehr zahlreich sind. Diese Uebelstände, sowie die verhältnißmäßig doch nur geringe Schnelligkeit des Transportes mittelst Pferde-Eisenbahn ließen eine Reihe Projekte und damit die „Rapid-Transit“-Frage entstehen, die bis heute noch ungelöst ist. Zunächst entstanden die „Stages“, zierliche, weiße Stellwagen, welche den Verkehr auf dem Broadway und allen jenen Straßen herstellen, welche nicht von Pferdebahnen durchzogen werden. Aber sie sind demselben Uebel, wie die letzteren ausgesetzt. Im Sommer schützt sich der hoch oben auf dem Dache thronende Kutscher durch einen riesigen, mit Annoncen bedeckten Sonnenschirm, und setzt auch den Pferden ein komisch geformtes Häubchen auf den Nacken, um sie gegen den Sonnenstich zu sichern, während er sie gleichzeitig im langsamsten Schneckenpost-Trabe laufen läßt. Ungeachtet dieser langsamen Verkehrsmittel werden dennoch mittelst Pferde-

bahn und Stellwagen zusammen täglich nicht weniger als 300,000 Menschen befördert.

Am besten bewährte sich bis jetzt die „Elevated Rail-Road" (Pfeiler-Eisenbahn) die in der 9. Avenue und im unteren Stadttheile in der Greenwich-Straße bis nahe an die Batterie führt. Diese Eisenbahn dürfte in ihrer Art wohl die einzige der Welt sein. Auf schlanken dünnen Pfeilern inmitten der engen Straße sind in der Höhe des ersten Stockwerkes die beiden Schienengeleise angebracht und über diese letzteren sausen die aus einer Locomotive und zwei bis drei großen Waggons bestehenden Züge mit Blitzesschnelle dahin; die an den Straßenecken befindlichen Stationen erreicht man mittelst eiserner Treppen. — Seitdem diese Luft-Eisenbahn vom oberen Ende der Stadt ohne Unterbrechung bis zum unteren führt, ist sie jedenfalls zu einem der wichtigsten Verkehrsmittel und gleichzeitig auch zu einer interessanten Sehenswürdigkeit Newyorks geworden. (Siehe Abbildung Seite 57.)

Miethwagen stehen in Newyork wie überhaupt in den Städten Amerikas nur äußerst wenig in Gebrauch, und die einspännigen Droschken, wie sie in Europa überall zu sehen sind, findet man nirgends, obgleich sie gewiß einem allgem.'n gefühlten Bedürfniß abhelfen würden. Die schweren zweispännigen Miethkutschen, wie sie in den Hôtels der größeren Städte eingeführt sind, lassen sich viel zu hohe Preise zahlen, um jemals in größere Verwendung zu kommen. Jedenfalls hätten die einspännigen billigen Miethkutschen in allen Städten der Vereinigten Staaten das weiteste Feld.

Auch ein anderes europäisches Institut, das der Commissionäre, ist in Amerika unbekannt, und wird hier theils durch die Expreß-Compagnien, theils durch den „Franklin-Telegraph" in der ausgiebigsten Weise ersetzt. Den „Local-Expreß"-Compagnien mit ihren billigen, leichten und schweren Lastfuhrwerken obliegt der Transport der Baggage-Stücke, Möbel, Einrichtungen u. s. w. innerhalb des Stadtgebietes, während Gepäckstücke, die für irgend einen Ort der Vereinigten Staaten bestimmt sind, durch die großen Eisenbahn-Expreß-Compagnien, und vor Allem die „Adams-Expreß-Company" um billiges Geld nach dem Bahnhof, und nach zurückgelegter Eisenbahnfahrt in die Wohnung des Adressaten befördert werden, ohne daß man sich weiter um das Gepäckstück zu sorgen hätte. Die genannte Expreß-Compagnie besitzt in den kleinsten Ortschaften der Vereinigten Staaten Zweigbureaux und ihre Frachtwaggons befahren alle Bahnlinien. Der ganze große Gepäck-Verkehr der Vereinigten Staaten liegt beinahe ausschließlich in ihren Händen; ja selbst die Beförderung der täglichen Zeitungspackete, von Werthsachen und Juwelen, gemünztem Golde und Banknoten gehört in ihr umfassendes Ressort, und die Zahl der Angestellten, der Pferde und Fuhrwerke dieser Compagnie steigt in das Unglaubliche.

Der Lokalverkehr, die Zustellung von kleineren Packeten, Commissionen und Briefen obliegt dem „Franklin-Telegraph", einer Institution, die sich innerhalb weniger

Jahre über die meisten Großstädte Amerikas ausgedehnt hat und deren Einführung wohl auch in Europa bevorsteht. Der „Franklin-Telegraph“, auch „District-Telegraph-Compagnie“ genannt, besitzt in verschiedenen Stadttheilen Bureaux, in welchen sich zur Tag- und Nachtzeit und zu jeder Stunde Laufburschen, Polizisten und Feuerwehr-Männer, sämmtlich von der genannten Compagnie bedienstet, aufhalten. Jeder, der die Dienste dieser ungemein nützlichen Institution in Anspruch nehmen will, erhält gegen eine geringe Summe und einen gewissen jährlichen Beitrag einen kleinen Telegraphen-Apparat in seine Wohnung, welcher mit dem genannten Bureau in Verbindung ist, und aus einem einfachen winzigen Kästchen besteht, das irgendwo an der Wand angebracht wird. Bedarf man eines Laufburschen, so genügt der Gebrauch des Drückers am Apparate, um in wenigen Minuten den Jungen in das Haus zu bringen. Wird der Drücker zweimal oder dreimal hintereinander berührt, so hat dies ein unmittelbares Erscheinen des Polizisten oder eines Feuerwehr-Mannes mit Löschapparat zur Folge. Diese ungemein wichtige und wohlthätige Einrichtung wurde in der letzten Zeit noch weiter ausgedehnt, indem man dem Haus-Apparat ein selbstthätiges Alarmsignal im Falle eines versuchten Einbruchs oder beim Entstehen eines Schadenfeuers beifügt, so daß selbst in Abwesenheit des Betreffenden sein Haus vollkommen gesichert ist.

Die beiden wichtigsten Verkehrsanstalten, das Postbureau und die Telegraphenanstalt, sind hier, in der Metropole des Handels und einem der bedeutendsten Weltzentren auch zur höchsten Vollkommenheit entwickelt. Beide besitzen im unteren Broadway gewaltige Steinpaläste, die größten und weitaus höchsten der ganzen Riesenstadt, mitten im Herzen des Geschäfts-Districtes von Newyork situirt. Während die eine dieser wichtigen Anstalten, die Post, von der Regierung der Vereinigten Staaten geleitet wird, befindet sich der Telegraph in den Händen von Privat-Compagnien, deren größte und wichtigste die Western-Union-Telegraph-Compagnie ist. Dieser letzteren und ihren Angestellten sind die wichtigsten und weittragendsten Erfindungen auf dem Gebiete der Telegraphie, sowie die Vollkommenheit zuzuschreiben, welche das Telegraphenwesen in den Vereinigten Staaten erreicht hat.

Ebenso vollkommen und nachahmenswerth ist der großartige, weitverzweigte Apparat, über welchen das Postamt in Newyork verfügt. Das Postbureau Newyorks, früher in einer alten, halbverfallenen Kirche untergebracht, befindet sich gegenwärtig in einem der reichsten und schönsten Paläste Amerikas. Das Erdgeschoß mit seiner weiten prächtigen Halle ist für den Empfang und die Ausgabe der Briefe und Poststücke bestimmt. Die Zeitungen werden in einer ähnlichen Halle unter dem Erdgeschosse empfangen und vertheilt, in welche das Tageslicht durch die Glasplatten dringt, die hier das Steinpflaster ersetzen. In der Glaswand, welche das dem Publikum zugängliche, halbkreisförmige Vestibul von dem für die Postgeschäfte be-

stimmten Saale scheidet, befindet sich eine Anzahl großer Briefkästen, von denen die einen für Zeitungen und Drucksachen bestimmt sind und in das Kellergeschoß münden, während andere zur Aufnahme der Briefe bestimmt sind. Jeder Staat der Union, das Ausland und selbst jede bedeutendere Stadt Amerikas besitzen eigene mit ihrem Namen bezeichnete Briefkästen, so daß auf diese Weise das Publikum selbst die sonst so zeitraubende Sortirung der Briefe übernimmt. Neben diesen Briefkästen befinden sich die Fenster für die poste restante-Briefe, von denen eines ausschließlich für Damen bestimmt ist. Die Adressen der eingelangten und nicht abgeholten Restante-Briefe werden täglich von der Postbehörde nach der Nationalität des Adressaten geordnet und in den Hauptzeitungen Newyorks veröffentlicht, um jede Anhäufung der Briefe zu vermeiden und dem Betreffenden sobald als möglich in den Besitz seines Briefes kommen zu lassen.

Der Rest der Glaswand wird vollständig von einer nach mehreren Tausenden zählenden Menge von kleinen, versperrten und nummerirten Glasbriefkästen eingenommen, von denen nahezu jedes größere Geschäftshaus Newyorks gegen einen jährlichen Miethbetrag von 12 Dollars ein Kästchen miethet. Es genügt deshalb auf den Briefadressen dieser Firmen nur die Nummer des Briefkastens zu verzeichnen. Sämmtliche für sie einlaufenden Poststücke werden von den Brief-Vertheilern in die betreffenden Kästchen gelegt und von einem Angestellten der Briefkasten-Inhaber, oder von dem Letzteren selbst zu irgend einer Tageszeit abgeholt. Die Zeitungen Newyorks haben ebenfalls ihre eigenen, größeren Briefkasten. Das erste Stockwerk ist für die rekommandirten Briefe und Werthsendungen, sowie die Anfragen bezüglich verloren gegangener Poststücke bestimmt. Die unbestellbaren Briefe werden in die sogenannte «Dead letter office» nach Washington gesandt, dort geöffnet und dem etwa aus dem Briefe entnehmbaren Absender zurückgestellt, oder wenn das nicht der Fall ist, verbrannt, der etwaige Werthinhalt jedoch von Zeit zu Zeit öffentlich versteigert.

8. Die Inselwelt im East-River.

Smaragden gleich auf einem silbernen Bande, so ruhen auf der breiten schimmernden Wasserfläche des East-River eine Anzahl grüner Inseln, die [illegible] Flußufer Stehenden wie reizende, paradiesische Gärten ersch[illegible] Größe und Form ragen sie mit ihren schattigen Bäumen [illegible] ebäuden aus dem Wasser hervor, unberührt von dem fieberha[illegible] beweg[illegible] Verkehr auf dem Flusse, unbelästigt von Spaziergängern und Besuchern, abgesch[illegible]den von der Welt, eine Welt für sich.

Es sind ihrer hauptsächlich fünf, die sich durch ihre Größe und die auf ihnen befindlichen Gebäude auszeichnen, und mit ihrer Abgeschiedenheit und ihrem üppigen Baumschmuck wie das Ideal eines angenehmen Sommeraufenthaltes erscheinen. Allein diese Inseln, die sich, aus der Ferne betrachtet, so friedlich und bewohnenswerth ausnehmen, sind sehr ernsten Zwecken gewidmet. Sie enthalten die gemeinnützigen Anstalten der Stadt Newyork.

Betrachten wir vor Allem die erste und größte dieser Inseln: Das Blackwell Island. Es ist die Armen- und gleichzeitig die Straf-Colonie der Hauptstadt Amerikas, der Sitz der Wohlthätigkeits-Anstalten wie der Strafhäuser Newyorks. Es sind ihrer dreizehn an der Zahl. Hospitäler für Blinde, epileptische Kranke, Gemüthskranke, eine Irrenanstalt, ein Armenhaus, ein Strafarbeitshaus (Penitentiary) u. s. w. Die Armenbevölkerung ist von den Gefangenen räumlich vollständig geschieden, aber beide Klassen empfangen die gleiche Behandlung und Kost. Es liegt in dieser Gleichstellung ein Charakterzug der amerikanischen Gesellschaft, der die Armuth ebenso unverzeihlich und sündhaft erscheint, wie das Verbrechen. In allen Anstalten ist auch die vollständige Trennung der beiden Geschlechter durchgeführt. Die Gesammtbevölkerung von Blackwell-Island gleicht der einer kleinen Stadt, denn sie beträgt nicht weniger als 8500 Seelen, von denen über 6000 in den Wohlthätigkeits- und 2000 in den Strafanstalten untergebracht sind.

Alle diese Anstalten können als Muster ihrer Art aufgestellt werden. Es ist bekannt, daß Amerika auf seine öffentlichen Institutionen mehr Sorgfalt und mehr Geldmittel verwendet, wie irgend ein anderes Land. Zudem stammen alle diese Bauten erst aus neuester Zeit und konnten demnach mit allen neuen Einrichtungen und Verbesserungen ausgestattet werden. Von besonderem Interesse ist das Arbeitshaus, dessen nahezu 1000 Seelen zählende Bevölkerung ein eigenthümliches Streiflicht auf das dunkle Leben der amerikanischen Großstadt wirft. Das Gros dieser zwischen den Polizei-Gerichtshöfen und der Insel beständig hin- und herziehenden Sträflinge besteht aus Gewohnheitssäufern beiderlei Geschlechts. Heute zum wiederholten Male wegen Trunksucht abgeurtheilt, treten sie, erst halb entnüchtert von den Orgien der ersten Nacht, schon am nächsten Morgen die Fahrt nach Blackwell-Island wieder an, um dort ein, zwei bis drei Monate zu verbleiben, um kaum ein paar Tage nach ihrer Freilassung wieder dahin zurückzukehren. Die Insel ist ihre Heimath.

Das Armenhaus, das mit seinen Gebäuden und Hofräumen beinahe den dritten Theil der Insel einnimmt, zählt unter seinen Insassen nicht weniger als neunzig Prozent Ausländer und speziell Irländer, die vom ersten Tage ihrer Landung in Newyork der Gemeinde eine Last gewesen.

Der größte, massivste Bau der Insel ist das Penitentiary, das Strafarbeits-Haus, das etwa siebenhundert Verbrecher, größtentheils in den zwanziger Jahren stehend,

beherbergt. Die Mehrzahl der Sträflinge verdankt ihr Hiersein der Arbeitsscheu und verwahrloster Erziehung. Ein kleiner Diebstahl, Rauflust, Ausschweifungen aller Art und der Gebrauch von Dolch und Revolver in einem Streit bringen den ohne Fürsorge und Zucht aufgewachsenen jungen Mann zum ersten Male vor das Strafgericht. Aber dieser erste Schritt abwärts ist nicht zugleich auch der einzige. An eine Besserung des jugendlichen Verbrechers im Strafarbeitshause, wo er mit dem Auswurf der menschlichen Gesellschaft in nächste Berührung kommt, ist nicht zu denken. Statt ihn zu bessern, werden die brutalen Instinkte in seinem Charakter nur noch zu größerer Entwickelung gebracht, und nach seiner Entlassung von der Insel geht es dann Stufe für Stufe abwärts, bis ihn die Gerechtigkeit zum zweiten Male ereilt und er in das Staats-Gefängniß von Sing-Sing wandert.

Die Insel, die uns vor dem Besuche als so reizend schön erschienen, läßt nur trübe Eindrücke in uns zurück. Die landschaftliche Szenerie bildet nur den Rahmen zu einem Bilde, dessen Sujet Laster, Verbrechen und Elend sind.

Wenn wir von Blackwell-Island den East-Riverstrom aufwärts fahren, so gelangen wir bald zu dem ehemaligen, im Jahre 1876 weggesprengten Hellgate bei Astoria, dem gegenüber eine kleinere Insel, Ward-Island, mitten im Flusse liegt. Diese Insel mit ihren schönen palastartigen Gebäuden und schattigen, wohlgepflegten Gärten ist gleichfalls das Asyl von Tausenden. Es ist die Colonie der armen und kranken Emigranten. — Unter den wohlthätigen Instituten Newyorks nimmt Ward's Island vielleicht die erste Stelle ein. An die Insel knüpfen sich dankbare Erinnerungen von vielen Tausend Einwanderern, welche einstens hier arm und elend anlangten und durch eine liebevolle und selbstlose Pflege in diesen Tagen der bittersten Noth und schwersten Prüfung, für ihre späteren Kämpfe um eine freie Existenz, gestärkt und gestählt wurden. Ward's Island ist ein Ehrendenkmal, das sich die amerikanische Philantropie im Archipel des East-River gesetzt, und seine humanen Anstalten machen viele Lücken wieder gut, welche auf den anderen Inseln in der Verwaltung der öffentlichen Anstalten begangen wurden.

Den Mittelpunkt in der Gruppe großer und kleiner Gebäude auf Ward's Island ist das Verplanck-State-Emigrant-Hospital, das Muster eines modernen Krankenhauses, von bedeutender Größe und für etwa 500 Kranke eingerichtet. Zur Rechten dieses Spitals befindet sich die „Nursery", das Asyl für die Kinder armer Emigranten, während die Letzteren selbst in dem „Refuge-Building", dem Asyl, Unterkunft finden. Das Asyl ist zur unentgeltlichen Aufnahme und Verpflegung von allen bedürftigen Einwanderern bestimmt, die, obwohl körperlich gesund und arbeitsfähig, wegen Geldmangel oder aus andern Gründen an der Fortsetzung ihrer Reise ins Inland verhindert wurden. Die Gebäude sind einfach, aber solid gebaut und sehr zweckmäßig eingerichtet. Dabei ist die Verpflegung so reichlich und gesund, daß die Mehrzahl

dieser aus Böhmen oder Ostpreußen kommenden Einwanderer sich wahrscheinlich in ihrem Leben nie so wohl befunden haben mag, wie hier. Dabei werden jedoch die kräftigen Leute auch zur Arbeit verhalten. In Verbindung mit der Anstalt ist auch eine Schule, welche allen Emigranten-Kindern sofort Gelegenheit zur Erlernung der englischen Sprache bietet. — Wie zahlreich die Deutschen in dieser Anstalt vertreten sind, geht daraus hervor, daß unter den sechstausend Insassen nicht weniger als 1700 aus Deutschland kamen.



Newyork: Die Pfeiler-Eisenbahn.

Weit ab von den Gebäuden dieser eigenartigen Inselstadt liegt der Friedhof, und so Mancher ist hier zur ewigen Ruhe gebettet, der einst voll Hoffnung und Lebenslust die Heimath verließ, um sich in dem Lande der Freiheit ein zweites Heim zu gründen. Doch nur die Pforten dieses Landes sollte er zu sehen bekommen! Er zog durch sie in die Ewigkeit ein.

Noch weiter im East-River, hinter Ward's-Island, liegt Randall's-Island, auf welchem die Newyorker „Gesellschaft zur Besserung jugendlicher Verbrecher" eine großartige Anstalt, ein „House of Refuge", aus eigenen Mitteln errichtet hat. Vom Newyorker Ufer aus gesehen, gewähren die im italienischen Styl aufgeführten Rohziegelfaçaden einen palastartigen Anblick. Das größere der beiden Gebäude ist zur

Aufnahme der Knaben, das kleinere für die Mädchen bestimmt. Andere Gebäude für Schul-, Arbeits- und andere Zwecke befinden sich im Hintergrunde. Der Zweck der Anstalt, die Besserung jugendlicher Taugenichtse, wird durch das hier eingeführte System allerdings theilweise erreicht, jedoch ist die Bestimmung eigenthümlich, zufolge welcher der Aufnahme der (unter 16 Jahren stehenden) Kinder bereits ein gewisses gerichtliches Verfahren vorangegangen sein muß. Von den 700 Kindern, welche alljährlich hier aufgenommen werden, sind in der Regel nicht weniger als 3 bis 400 von irischer Abstammung, ein weiterer Beleg dafür, welche hervorragende Stellung das irische Element in der Verbrecherwelt Amerikas einnimmt.

Im Durchschnitt bleiben die Delinquenten ein Jahr lang in der Zwangsjacke, welche die Disziplin der Anstalt ihnen anlegt. Die jugendlichen Insassen sind je nach dem Grade ihrer Besserung in vier Klassen getheilt, deren letzte die unverbesserlichen Missethäter enthält. Ein Aufenthalt von 52 Wochen hintereinander in der ersten Klasse berechtigt zur Entlassung aus der Anstalt, vorausgesetzt, daß dem Gebesserten ein passender Dienst verschafft werden kann. Außer den Elementar-Gegenständen wird der verdorbenen Jugend vor Allem das Arbeiten gelehrt, und wie weit man darin geht, erhellt aus den statistischen Daten, nach welchen die Anstalt nach Deckung sämmtlicher Ausgaben noch einen Reingewinn von jährlich 50,000 Dollars abwirft.

Sechszehn Meilen von der Hauptstadt entfernt, im Long-Island-Sund gelegen, kommen wir nun zu einer andern Insel, dem Hart's-Island. Es ist die letzte Station auf unserer Archipel-Fahrt, es ist die Insel der Todten! Ein speziell für den traurigen Dienst der Leichenüberführung eingerichteter Dampfer stellt die Verbindung zwischen Stadt und Eiland her und schafft die Todten von dem Dock der Newyorker Morgue, am Fuße der 26. Straße tagtäglich nach der meerumspülten Ruhestätte. Das Cargo des Dampfers „Fidelity" besteht nur aus den unbekannten, oder nicht reklamirten Todten der Millionenstadt. Unter normalen Umständen kommen in Newyork täglich durchschnittlich sieben Personen ums Leben, welche auf diese Weise auf Kosten der Stadt beerdigt werden müssen, doch schwillt diese Zahl während der heißen Sommermonate, wo der Sonnenstich so viele Menschenopfer fordert, so gewaltig an, daß der Transportdampfer mitunter den Dienst kaum versehen kann. — Aber auch Noth und Mangel sind die Bundesgenossen des Todes, und dazu kommen noch die düsteren geheimnißvollen Morde, denen Newyork vielleicht mehr als jede andere Großstadt zum Schauplatze dient, ohne daß es in den meisten Fällen gelingen würde, den Mörder zur Rechenschaft zu ziehen. Die Ströme, welche Newyork umspülen, sind stumme Zeugen dieser Unthaten und nehmen willfährig das menschliche Opfer in ihren Tiefen auf, um es erst lange nachher, zur Unkenntlichkeit verstümmelt, wieder der Erde zurück zu geben. — Durch die Morgue führt dann der Weg nach Hart's-Island. Die Särge sind nummerirt, wie das Register der Morgue, und dieselben Nummern er-

halten dann auch die Gruben, in denen die Unglücklichen sang- und klanglos verscharrt werden. —

Ebenso wie dieser Archipel im East-River, so besitzt auch die Hauptstadt selbst innerhalb ihres wogenumspülten Weichbildes eine Unzahl ähnlicher, dem Gemeinwohle, der Armuth, der Wohlthätigkeit gewidmete Anstalten; theils von den Behörden, noch mehr aber von einzelnen Wohlthätern gegründet, deren ja Newyork eine so achtunggebietende Zahl besitzt. Hospitäler, Asyle für die verwahrloste Jugend, wie für das schwache Alter, Erziehungs- und Bildungs-Anstalten für die aufkeimende Generation, Versorgungshäuser für Waisen und andere Institutionen stellen sich dem Spaziergänger überall in imposanten palastartigen Bauten entgegen. Zeugen von der Armuth und dem Elend, aber auch gleichzeitig von der Hochherzigkeit der Bewohner Newyorks.

9. Das Fluß- und Hafenleben.

Newyork besitzt infolge seiner eigenthümlichen insularen Lage, eine größere Hafenausdehnung als irgend eine andere Stadt in der Welt, und eine Rundfahrt auf diesem herrlichen Wassergürtel gehört zu den interessantesten, die man unternehmen kann.

Wie die Hauptverkehrsstraßen zu Lande, der Broadway und die Bowery, auf der Insel nebeneinander nach Norden laufen, so auch die Hauptverkehrsstraßen zu Wasser: Der Hudson und der East-River. An Stelle der Omnibusse und Wagen unzählige Fischerboote, Schleppdampfer, Schaluppen und Fähren, an Stelle der großartigen Mammuthspaläste ebenso großartige transatlantische Fahrer, Dreimaster, und die berühmten schwimmenden Paläste des Hudson — ein Verkehr, ebenso gewaltig wie auf dem Broadway, und ebenso unübertroffen in der Welt.

Betrachten wir zuerst die Flußufer. Wie die Eisenbahnen den ganzen Continent Amerikas durchziehen, so durchziehen auch die Tramways alle Städte und wir können auf einer solchen die ganze Stadt umfahren.

Von dem oberen Ende der Stadt, an der North-River-Seite ausgehend, ist der erste Eindruck kein günstiger. Wir finden nur vereinzelte Landungsbrücken in den Fluß vorgeschoben und große eingeschlossene Bassins angefüllt mit Schutt und dem Schmutz der Kloaken, und in der That scheint aller Abfall aus der Stadt hierher heruntergewaschen zu werden und sich in diesem Außengürtel festzusetzen.

Verweilen wir einen Augenblick am Fuße der 59. Straße, der südlichen Grenze des Central-Parks.

An diesem Punkte donnern die schweren Wagen der Hudson-River-Eisenbahn beinahe im Niveau des Wassers an uns vorbei und ein wenig aufwärts zeigt das

Flußufer fast den Charakter eines Seestrandes. Die roh gezimmerten Hütten, welche überall an den braunen Felsen hängen und allen Fortschritten der Zivilisation, allen Nivellirungs-Arbeiten der Stadt-Commission bis jetzt getrotzt haben, sind von Irländern bewohnt, und es ist ein treues Bild Amerikas, diese verfallenen zigeunerartigen, von Schmutz strotzenden Wohnstätten in der unmittelbaren Nähe von glänzenden Mammuths-palästen zu sehen. Nicht lange, so werden sich an ihrer Stelle Gebäude erheben, welche selbst die letzteren Bauten an Schönheit und Größe übertreffen werden.

Schoner und Schaluppen mit Backsteinen, Brettern, Balken oder Lebensmitteln befrachtet, schäumen stromauf und -ab und entfernt an der andern Seite tänzeln vielleicht ein oder zwei zierliche Lustboote beinahe im Schatten der Pallisaden des gegenüber liegenden Ufers. An den ausgedehnten Holzlagern, dem Resultat der gewissenlosen Waldausrottung in Maine und Newyork, abwärts schreitend, nähern wir uns bald dem Getöse und Gebrause der Stadt.

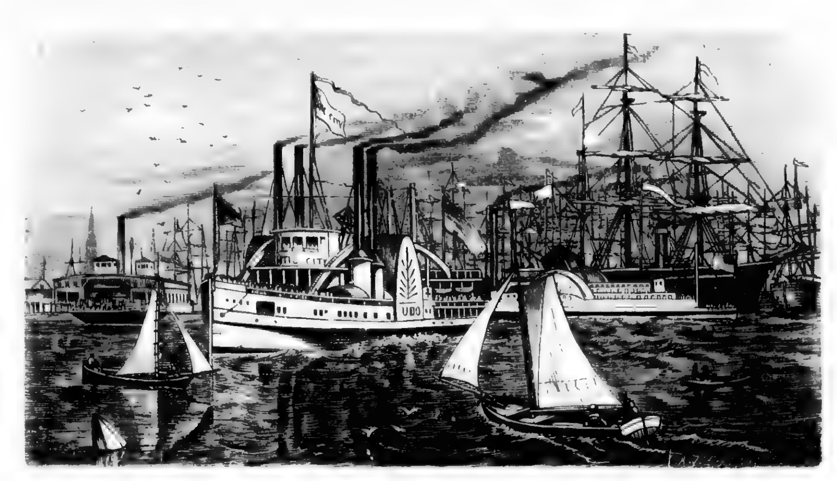
Die Hälfte der Landungsplätze, an denen wir vorüberschreiten, befindet sich in einem elenden, baufälligen Zustande. Sie sind die Kehrseite einer jeden Hafenstadt. Ein langes Vorgebirge von überhängenden, verrotteten Pfählen, grün und schwarz von dem Schlamm der Kloaken und den Anschwemmungen der Fluth. Todte Hunde und anderes Aas, untermischt mit verfaultem Gemüse, von vorüberfahrenden Booten über Bord geworfen. Eine, der Ruine eines Riesen-Waschtrogs ähnliche Schaluppe versucht vielleicht, so gut es der unsichere Bretterbau gestattet, ihre Ladung ans Land zu schaffen; einige zerlumpte Jungen, Wharf mice (Werften-Mäuse) wie sie der Newyorker nennt, angeln von einem halbversunkenen Kanalboote aus, am Ende dieser Landungsbrücke, deren es in gleichem Zustande in dieser Gegend gar viele giebt. Glücklicherweise ist schon seit Jahren eine Commission mit der Erneuerung und dem Umbau dieser, für den Schifffahrtsverkehr so wichtigen Hafenbauten beschäftigt.

Der große offene Raum am Fuße der Christopher-Street, einem Endpunkte der Hoboken-Ferry, bietet einen erfreulichen Wechsel dar, und wir haben damit zu gleicher Zeit die Szenerie einer für jeden Fremden neuen und interessanten Uferstation erreicht: den Anlegeplatz der Austernboote. Schwimmende Buden würden sie vielleicht besser genannt werden können, wie sie sich dem Wanderer in langer Reihe am Ufer darbieten.

Bei weitem der größere Theil des Austernhandels geht durch diese Boote, deren Eigenthümer hin und wieder kolossale Reichthümer erworben haben. In Schonern, Schaluppen, Fischerbooten mit dem Aufgebot aller nur denkbaren Raffinirtheit werden die nahrhaften und wohlschmeckenden Mollusken von den großen Bänken der Prince-Bai, des Raritan-River, Shrewsbury u. s. w. herbeigeschleppt, und in der rechten Jahreszeit, im Herbst und Winter, wird man staunen über die langen Reihen von Fahrzeugen, die mit ihren lebendigen Schätzen der Millionenstadt

zusteuern. Der von Jahr zu Jahr in größeren Dimensionen betriebene Eishandel sowohl, wie eine systematisch betriebene Austernzucht, lassen indessen auch den Verbrauch während der Sommermonate zunehmen und das Vorurtheil dagegen mehr und mehr verschwinden. Der Consum von Austern ist ein so allgemeiner, daß sie von einem Luxusgericht längst zu einem täglichen Nahrungsbedürfniß geworden sind.

Je weiter wir nach abwärts kommen, desto größer werden die Docks, desto eleganter die Dockstationen und Landungsgebäude, und ihre großen hölzernen hellfarbigen Fronten werden in ihrer unendlichen Reihe nur von den Masten und Bugsprieten der Schiffe unterbrochen, die weit über die Straße hinausragen und dem ganzen Ufer einen höchst eigenthümlichen, seltenen Charakter aufprägen.



Newyork: Flußleben auf dem Hudson.

Jeder dieser eleganten, je einer transatlantischen, südamerikanischen oder westindischen Compagnie gehörigen Ufer-Pavillons trägt an seinem Giebel in großen Ziffern die fortlaufende Docknummer, die auf beiden Ufern der Manhattan-Insel bis nahe an die 100 hinaufreichen, ferner in großen Lettern den Namen ihrer Dampfschiffgesellschaft. Gewöhnlich sind sie noch mit den Flaggen ihrer Schiffe geschmückt und der fortwährende Lasten- und Personenverkehr auf ihnen, das Ausladen und Verladen von Waaren mittelst der bekannten ungeheuren Riesenkrahne u. s. w., dazu die in förmlichen Prozessionen auf- und niederfahrenden Tramwaywagen vereinigen sich zu einem, in solcher Großartigkeit nie gesehenen Bilde. Gehen wir irgend eine Landungsbrücke hinauf, so werden wir durch das bewegte Flußleben gefesselt, das

von der Straße aus nur durch die Lücken der leeren Docks sichtbar ist. Eben zieht eine North-River-Flotille vorüber, die in geschäftiger Eile stromauf- oder abwärts arbeitet. Dieselbe besteht aus einem Schwarm von Canalbooten, Flößen und anderen mit Holz oder Brettern beladenen Fahrzeugen, in deren Mitte ein winziger Schleppdampfer, fast verschwindend unter der Zahl und Größe der Glieder seiner Heerde, keuchend und stöhnend, aber sicher unverdrossen, seine Last mit sich zieht. Diese kleinen Schleppdampfer von ganz unansehnlichem Aeußern sind nur mit Rücksicht auf die Stärke und Dampfkraft ihrer Maschinen gebaut, und es ist erstaunlich, wie viel Arbeit sie zu leisten vermögen, und auf welche Weise sie den Traum Robert Fulton's realisiren, der auf diesem Flusse zu Beginn dieses Jahrhunderts seine ersten Versuche mit dem Dampfschiffe machte.

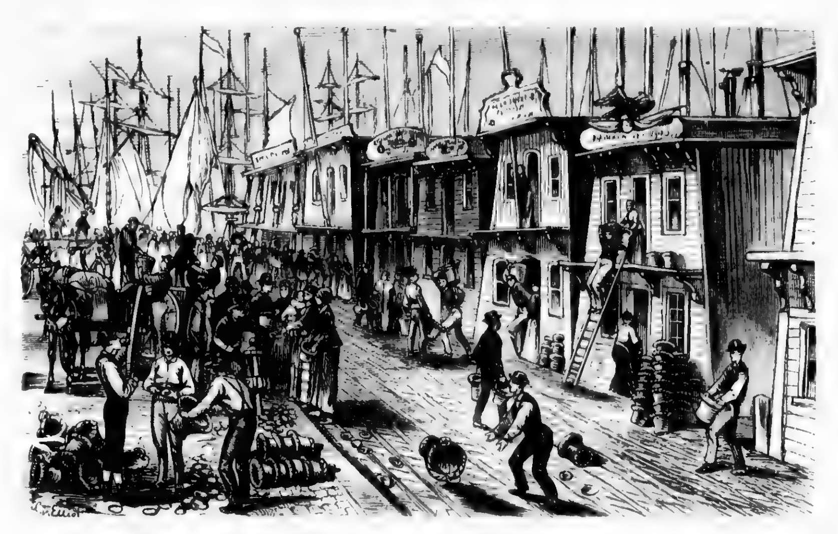
Der tiefe Ton einer Dampfpfeife lenkt unseren Blick auf einen großartigen Hudson-Dampfer, der majestätisch an uns vorüberzieht. Der Name „schwimmende Paläste“ ist der einzig bezeichnende für diese stolzen, blendend weißen Riesenschwäne mit ihren zahllosen, spiegelnden Fenstern. Ihr stockwerkartiger Arkadenbau, ihre schlanken Flaggenstangen lassen den Bau nur noch zierlicher und eleganter erscheinen. Und neben ihm zieht ein gleich gewaltiges, gleich majestätisches Schiff, jedoch mit schwarzem Rumpfe und zwei hohen Masten einher, auf deren Spitze die deutsche Flagge weht. Es ist einer der transatlantischen Dampfer der beiden deutsch-amerikanischen Linien, die ihre Docks am jenseitigen Ufer, in Hoboken besitzen, des „Norddeutschen Lloyd“ und der „Hamburg-Amerikanischen-Packetfahrt-Aktiengesellschaft“. Unter all' den zahlreichen, die alte mit der neuen Welt verbindenden Dampferlinien nehmen diese beiden, und in Bezug auf die Schönheit ihrer Schiffe, die Sicherheit der Reise, die Vorzüglichkeit der Kost und Bedienung, den ersten Rang ein. Wohl giebt es englische Linien, welche die deutschen in ein oder der anderen genannten Eigenschaft übertreffen, auch wohl von größerer Schnelligkeit sind. Allein auf keinem Dampfer wird man sich so wohl befinden, auf keinem angenehmer und sicherer reisen, als auf einem dieser prachtvollen Bremer oder Hamburger Dampfer, die sich mit Recht auch unter den Amerikanern größerer Beliebtheit erfreuen, als die englischen. Beide Linien besitzen in Hoboken ausgedehnte Docks und Hafenanlagen, und der Verkehr ist bei beiden in steter Zunahme begriffen, obgleich die anderen Dampferlinien stark mit den Verhältnissen zu kämpfen haben. Zur Zeit, als der Strom der Einwanderer noch in ungebrochener Kraft sich nach Amerika ergoß, war es freilich anders. Das war damals, als die transatlantischen Packetbootcompagnien im wüthendsten Concurrenzkriege miteinander begriffen waren und das reisende Publikum durch die unglaublichsten Lockmittel einander abzujagen suchten. Preisherabsetzungen folgten einander so rasch, wie Coursstürze bei einer Börsenpanik, die Verpflegung auf den Schiffen wurde ins Luxuriöse getrieben, die Bequemlichkeit zu sardanapalischer Weich-

lichkeit gesteigert. Bald schwammen nur mehr Paläste mit Sammt- und Ebenholz-Möbe'n auf der See. Die Zwischendeckpassagiere bekamen weiche Betten und treffliche Beköstigung; wenig fehlte, so fütterte man irische Auswanderer mit Wildpret, Austern und Champagner. Damals trug sich auch ein komischer Zwischenfall zu, der noch heute bei Lloyd's in London ein homerisches Gelächter erweckt, wenn er zur Sprache kommt. Der Agent der Cunardlinie in Newyork erhielt von seinen Direktoren den telegraphischen Auftrag, seine Preise immer um 3 Pfund niedriger zu halten als die der Concurrenten und jeder Preisherabsetzung sofort zu folgen, ohne erst specielle Anweisung abzuwarten. Der Agent hielt sich buchstäblich an diesen Befehl. Die Red-Star-Linie kündigte Ueberfahrten um 4 Pfund Sterling an, der Cunardmann beförderte um 1 Pfund Sterling. Die Inman-Linie ging auf 3 Pfund Sterling herab, der Agent kündigte sofort zum unsäglichen Erstaunen der Passanten in großen Plakaten an, daß auf den Cunard-Linien die Reise nach Europa gar nichts koste, und als drei Tage später die Red-Cross-Linie um $2^1/_2$ Guineen (2 Pfd. St. 12 sh. 6 d.) Passagiere aufnahm, bezahlte der gewissenhafte Vertreter der Cunard-Compagnie thatsächlich einigen glücklichen Passagieren 7 sh. 6 d. baar aus, und gab ihnen außerdem ihre Reisebillete nach Europa. Zur Betrübniß der Reisenden dauerte dieser paradiesische Zustand nicht lange. Die Concurrenten erkannten, daß sie bei diesem Kampfe einander zum Besten des Publikums ruinirten, und legten rechtzeitig die Waffen nieder, ehe sie völlig verblutet waren. Jetzt hat der Zwischendeckpassagier wieder 5 Pfd. St. zu zahlen und sich mit gesalzenem Fleisch zu begnügen, und wenn die Dampfercompagnien trotzdem schlechte Geschäfte machen, so sind daran nicht die niederen Passagierpreise, sondern die fehlenden Emigranten Schuld, deren Strom seit 3 Jahren völlig versiegte. —

Wir sind nun an dem großen Produkten-Markt angelangt, der sich nahe dem Südende der Stadt in den gegen den Hafen zuführenden Straßen konzentrirt und das gerade Gegentheil des oberen Theiles der Flußufer bildet; denn während an dem letzteren der Hauptmarkt für den gewaltigen überseeischen Import sich befindet, repräsentiren die Straßen, in welchen wir nun sind, vorzugsweise den Handel mit den benachbarten Landdistrikten und dem großen Westen des amerikanischen Continents. Mehl, Korn, Butter, Gemüse, Fleisch, Geflügel, Fisch, geräuchert, gesalzen, oder frisch, füllen die hohen Lagerhäuser, welche das Flußufer umgeben, und besetzen die Trottoirs bis an den Rand der schlecht gepflasterten, löcherigen Straßen. Das frucht- und gemüsereiche Neu-Jersey ergießt vier Fünftel seines Ertrages in diesen offenen Schooß, der ihn wieder nach allen Richtungen hin austheilt und den ewig hungerigen Magen der Millionenstadt sättigt.

Der Mittelpunkt dieses Handels, das Füllhorn der Stadt, ist der Washington-Markt.

Der weite Holzbau mit seinen zahllosen Anbauten und Schuppen ist unregelmäßig und unansehnlich, aber voll des Lebens und der interessantesten Szenen. Der Schuppen hat sich meist der Kleinhandel bemächtigt. Weiber mit Körben voll Fisch und Fleisch und Gemüse auf dem Kopf, wohlgenährte derbe Fleischerjungen, Hausirer, Produktenhändler und «Loafers» (Herumstreicher) drängen sich hier durch- und ineinander, überwacht von den hier angestellten, blau uniformirten Polizisten, deren Wachsamkeit in Newyork eben noch nicht sprichwörtlich geworden ist.



Newyork: Im Austern-Hafen.

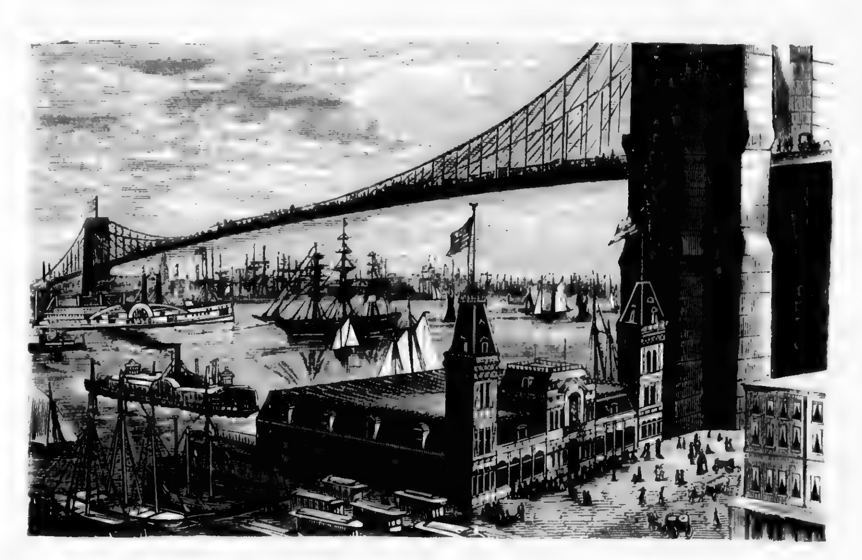
An dem Landungsplatze der Jersey-City Fährboote vorbei nähern wir uns bald der Hafen-Abtheilung, wo die großen Ozean-Dampfer am North-River anlaufen. Zweiundfünfzig regelmäßige Linien haben hier ihre Landungsplätze und man kann sich daraus schon eine Vorstellung von der Großartigkeit dieses Bildes machen.

Und nun um die Batterie, das Südende Newyorks, herum an den East-River. Hier stoßen wir zuerst auf den Sammelplatz der Canal-Boote. Der Verkehr durch den Erie-Canal*) hat hier seinen Mittelpunkt. Mehl und Korn aus den weiten fruchtbaren Ebenen des Westens, wo kaum ein Viertel Jahrhundert vorher noch die Rothhaut in Wald und Prairie mühsam seine blutige Nahrung erjagte — Mehl und

*) Kapitel V.

Korn ist hier die Hauptwaare und ungeheure Quantitäten finden wir um uns herum aufgestapelt.

Ein wenig seitwärts betreten wir das Gebiet jener Großhändler, deren Schiffe dem Laufe der Sonne folgen, die indischen und chinesischen Gewässer durchfurchend. Hier finden wir die echte alte Seeratte zu Hause, Kapitain Cuttle und Bunsby, wie sie Lied und Geschichte uns schildern, wahre Neptunsköpfe mit eisernen Zügen und festem Blicke.



Newyork: Die neue Brücke nach Brooklyn.

Indem wir uns durch das dichte Gedränge der Kaufleute und Makler hindurcharbeiten, erreichen wir bald die Fulton-Ferry und den Fulton-Markt, wegen seiner herrlichen Austern berühmt.

Hier blüht auch vor allem der Fischhandel und wir passiren eine Anzahl von Fischerfahrzeugen, auf denen überall die lebhafteste Bewegung: hier wird der Anker an die Landungsbrücke befestigt, dort die schuppigen Schätze der See auf den Quai entleert. Die meisten kommen so eben von den Fischereien von Barnegat, Long-Branch und den Buchten Neu-Englands, und in ihren Körben, angefüllt mit den gefangenen stummen Insassen des Meeres unterscheiden wir den Porgy, den Blackfisch, Seebass,

Bluefisch, Spanish Mackerel und wie sie sonst alle heißen mögen, die „kaltblütigen" Leckerbissen der Newyorker.

Oberhalb der Fulton-Ferry erhebt sich auch der eine der beiden gewaltigen Brückenthürme der neuen East-River-Suspension-Bridge. Dort hört das Schiffs- und Hafenleben allmählich auf, und an seine Stelle treten Schiffsbau-Werkstätten und Eisenwerke. — Der Handel hat der Industrie Platz gemacht, aber beide arbeiten rastlos einem Ziele zu: Dem Wohl der Menschheit.

10. Die Schwesterstädte Newyorks.

Unser nächster Besuch außerhalb der großen Metropole gilt den durch die beiden Flüsse von ihr getrennten Schwesterstädten Brooklyn, Jersey-City und Hoboken, die eigentlich besser als Vorstädte bezeichnet werden könnten. Denn obschon sie auch theilweise in einem anderen Staate liegen und ihre eigene Städte-Verwaltung besitzen, sind sie doch in ihrem ganzen Wesen und mit ihrer ganzen Bevölkerung so enge mit der großen Inselstadt verschmolzen, daß sie füglich mit ihr als eine einzige Stadt angesehen werden können.

Dies gilt besonders von der größten dieser Schwesterstädte, von Brooklyn, das mit seiner halben Million Einwohner und seinen 50,000 Häusern jenseits des East-Rivers an der Südwestspitze der Insel Long-Island liegt und seiner zahllosen Kirchen wegen als die „City of Churches", die „Stadt der Kirchen" bekannt ist, womit die Bezeichnung „Stadt des Kirchenbesuches" und der Bigotterie innig zusammenhängt.

Das Wachsthum Brooklyn's war selbst für amerikanische Verhältnisse ein außergewöhnlich rasches und nur durch die unmittelbare Nähe Newyorks herbeigeführt. Während es im Jahre 1820 blos 7000 Einwohner zählte, wuchs es binnen 50 Jahren zu einer Großstadt von 500,000 Seelen heran, und doch besitzt es dabei keine eigene, aus sich selbst heraus gehende Entwickelung, keinen eigenen Handel, sondern ist ausschließlich auf Newyork angewiesen. Zahlreiche Dampffähren sorgen für die ununterbrochene Verbindung mit der Hauptstadt, und in wenigen Jahren wird sogar die größte Hängebrücke der Welt die beiden Städte mit einander verbinden.

Diese Brücke, unter dem Namen East-River-Suspension-Bridge, wurde von einem deutschen Ingenieur, Namens Röblings, dem Erbauer der berühmten Niagara-Brücke, entworfen, und schon sind die ungeheuren massiven Pfeiler an beiden Ufern vollendet, zwei Thürmen gleich, die gegenwärtig wie Wahrzeichen der Verbrüderung von Newyork und Brooklyn über das Häusermeer der Städte emporragen und auf viele

Meilen weit von Land und Meer aus sichtbar sind. Schon sind diese Granitmassen, 1600 Fuß von einander entfernt, und durch einen gewaltigen Meeresarm von einander getrennt, an ihren Häuptern durch Drahtseile mit einander verbunden, und nicht lange, so wird das Riesenwerk vollendet dastehen, ein Werk mit dem Kostenaufwande von gegen 20 Millionen Dollars hergestellt.

Und daß diese Verbindung eine, durch das Wachsthum der beiden Städte gebotene Nothwendigkeit war, ist leicht einzusehen. Dem Geschäftsmittelpunkte Newyorks ist der größere Theil von Brooklyn geographisch näher liegend, als das obere Newyork, und wäre es nicht der zweimaligen zeitraubenden und mitunter stürmischen Ueberfahrt über den Meeresarm wegen, so wäre Brooklyn, der Hauptstadt einen großen Theil ihrer Bewohner raubend, der letzteren an Einwohnerzahl schon lange gleich. Die feste Verbindung Brooklyns mit Newyork durch Eisenbahn, Pferdewagen und Fußweg der Hängebrücke wird dem Verkehr zwischen den Schwesterstädten einen noch bedeutenderen Aufschwung geben.

Von dem westlichen Brückenthurm aus genießt man auf Newyork sowohl wie auf die jenseitigen Vorstädte die herrlichste Aussicht. Man ist überrascht von der Unzahl von Thürmen, Kirchen, Kuppeln und monumentalen Gebäuden, die sich über das Häusermeer erheben. Während sie in Europa Museen, Universitäten, Kunst-Gallerieen umschließen würden, sind sie hier Assekuranz- und Bank-Gesellschaften gewidmet. Alles dem Handel, der Industrie, dem Verkehr. — Die Stadt mit ihren umschließenden Gemeinden Williamsburg, Greenpoint u. s. w. steigt vom Flusse aus das hohe Long-Island-Ufer hinan und breitet sich in amerikanisch regelmäßiger Bauart nach allen Seiten hin weit über das Hochplateau aus. Obschon an Einwohnerzahl die drittgrößte Stadt Amerikas trägt sie doch mit Ausnahme der nach Newyork zugewendeten Hauptverkehrsstraßen den Charakter einer Provinzialstadt. Was sie jedoch vor einer solchen ganz besonders auszeichnet, ist ihr Reichthum, ihre herrliche Lage und die Naturschönheiten, die sie in ihren Parks und Friedhöfen besitzt. Darunter sei besonders der Prospekt-Park hervorgehoben, am südöstlichen Ende der Stadt gelegen, und ein würdiges Gegenstück des Central-Parks von Newyork. Er bedeckt eine Fläche von 500 Ackern, ist von Natur reich bewaldet, mit künstlich angelegten Seen geschmückt und von weiten Fahrstraßen und herrlichen Spaziergängen durchzogen.

Nicht weit von Prospekt-Park gegen Süden zu liegt auf einem üppig grünenden Hügel, 330 Acker Landes bedeckend, der weltberühmte Greenwood-Cemetery (Greenwood-Kirchhof), ein in solcher Schönheit einzig dastehender Begräbnißplatz, voll der herrlichsten Anlagen, Baumgruppen und kostbarer Grabdenkmäler. Von den höchstgelegenen Punkten aus schweift der Blick weit über die Landstrecken von Long-Island, Manhattan und Neu-Jersey und den weiten Meerbusen, der ihre Küsten bespült. Der Lärm und das Getöse der Welt dringt nicht herauf bis zu diesen Höhen. Nur das

eintönige Glöcklein an der Pforte kündigt zu gewissen Stunden des Tages fast ununterbrochen mit melancholischem Klange an, daß der Todtenstadt ein neuer Einwohner geboren wurde und stumm kreuzen sich in allen Richtungen die langen Reihen der Leidtragenden. — Die Amerikaner ehren ihre Todten mehr, als irgend ein Volk der Welt, und ihre Begräbnißplätze werden selbst von den berühmtesten der alten Welt nicht übertroffen. Kostbare Marmor- und Alabaster-Monumente, wenn auch oft in zweifelhafter Ausführung, erheben sich überall; die Plätze sind wahrhaft paradiesische Park-Anlagen, die durch die Ueppigkeit ihrer Vegetation, ihre traurige Bestimmung vergessen machen. —

Eine der schönsten Straßen Brooklyn's ist die Clinton-Avenue, eingefaßt von den zierlichsten und geschmackvollsten Wohnhäusern, mit Gartenanlagen umgeben. Der Stolz der Einwohner sind aber die Brooklyn-Hights (die Brooklyner Höhen), am bequemsten mittelst der Wall-Street-Fähre von Newyork aus erreichbar, von Palästen und prachtvollen Landsitzen gekrönt, von denen aus man am besten die unbeschreibliche Großartigkeit der ganzen Gegend erfassen kann. Es ist das schönste Panorama der Welt. —

Die „Atlantic-Docks" mit ihren gewaltigen, in die Bai vorgeschobenen granitenen Bollwerken, und die „Navy-Yard" (das Marine-Arsenal) an der Südseite der Wallabout-Bai am nordöstlichen Ende der Stadt sind ebenfalls bemerkenswerthe Punkte Brooklyns. Das Marine-Arsenal bedeckt etwa 40 Acker Landes. Zwei Werften zum Bau der großen Kriegsschiffe sind dort angelegt, mit Trockendocks, Maschinenwerkstätten u. s. w. Weiter nach Osten liegen die Marine-Akademie und das Marine-Hospital. Zur Zeit des Revolutionskrieges lagen in der Wallabout-Bai die englischen Galeerenschiffe, schwimmende Särge, in denen, wie es heißt, durch schlechte Behandlung und die verpestete Luft nicht weniger als eilftausend kriegsgefangene Amerikaner starben.

An den Ufern von Long-Island entlang gegen Norden fortschreitend, gelangen wir nach Astoria, in dessen Nähe das berüchtigte Hellgate gelegen ist. Der lange, die Insel Long-Island vom Festlande trennende Meeresarm, Long-Island-Sund genannt, wird nämlich in der Nähe von Newyork durch Felsvorsprünge und kleine Felsen-Inseln derart eingeengt, daß bei dem heftigen Fluthwechsel die durch den Sund ziehenden Schiffe nur unter den größten Gefahren dieser modernen Scylla und Charybdis entgehen konnten. Diese enge, vielgewundene Meerespassage führt den Namen Hellgate, und ihre Erweiterung und Fahrbarmachung war eines der hervorragendsten technischen Werke Amerikas. Die am meisten hinderliche felsige Landzunge bei Astoria wurde vom Lande aus nach allen Richtungen hin unterminirt, bis das Bett des tiefen Meeresarmes nur von einer dünnen Felsenschichte getragen wurde. Im Ausstellungsjahre 1876 wurde auch diese durch eine gelungene Dynamitsprengung beseitigt, und

es bleiben gegenwärtig nur einige Felsenklippen in der Mitte der Meerenge hinwegzusprengen, um Newyork einen wichtigen, neuen Wasserweg zu eröffnen.

* * *

Die jenseits des North-Rivers gelegenen Städte Jersey-City und Hoboken haben hauptsächlich als Wohnstätten für die Geschäftsleute Newyorks, aber auch als Industriestädte besondere Bedeutung. Jersey-City, eine Stadt von nahezu 100,000 Einwohnern, ist gleichzeitig der Ausgangspunkt für alle großen, in Newyork mündenden Continentalbahnen und besitzt mit seinen großen Bahnhöfen und Frachtendepots einen sehr bedeutenden Eisenbahnverkehr. Auf der großen, hier endenden Pennsylvania-Bahn (gleichzeitig die Hauptlinie nach Philadelphia) kommen allein täglich 200 Eisenbahnzüge an, von denen etwa hundert Personenzüge sind. Auch die berühmte Cunard-Dampfschifflinie besitzt ihre Docks in Jersey-City. — Unter den zahlreichen Kirchen dieser Stadt befindet sich eine, welche früher in Wall-Street, Newyork, stand, und Stein für Stein abgetragen wurde, um in Jersey-City wieder aufgebaut zu werden.

Hoboken, der Landungsplatz der beiden großen Dampfschiffahrtslinien Deutschlands, des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft, ist ein beliebter Wohnort der Deutschen Newyorks, und bekannt wegen seiner deutschen Geselligkeits-Vereine. Der ganze Landstrich um Hoboken, die Anhöhen um das tiefe Hackensack-Thal entlang bis weit gegen Norden an die Palissaden des Hudson ist mit Landhäuschen und kleinen Städtchen bedeckt, deren Bewohner alle tagsüber nur in und von Newyork leben. Ein ausgebreitetes Netz von Eisenbahnen, Dampffähren, Straßenwagen und Drahtseilbahnen verbindet sie untereinander und mit Newyork, und des Morgens sieht man förmliche Karawanen die Anhöhen herab zu den Newyorker Fähren strömen, die des Abends bis spät in die Nacht hinein unter derselben menschlichen Rückfracht seufzen. — Alles, Alles in der Umgebung Newyorks bis Meilen weit ins Land hinein athmet Leben und Thätigkeit, selbst die durch das Meer von Newyork getrennten Länderstriche wie z. B. das drei Meilen entfernt gelegene „Staten-Island", eine herrlich bewaldete Insel, von den Amerikanern gerne ihre „Insel Wight" benannt. Der Name ist keine Euphemie. Staten-Island ist ein wahres Sanssouci, ein Plätzchen, in dem man sich eher hundert Meilen weit von Newyork entfert denken könnte. Der Pulsschlag der riesigen Metropole ist hier nicht mehr fühlbar. Das Wasser ist das Bollwerk von Staten-Island gegen allen geschäftlichen Verkehr. Es ist ausschließlich der Ruhe, dem Vergnügen gewidmet und seine zahlreichen Newyorker Bewohner befinden sich wohl dabei.

Staten-Island gegenüber, auf dem Ostufer der Bai von Newyork, liegt eine andere Insel, Cony-Island (Kaninchen-Insel), nur durch ein seichtes Flüßchen vom

Festlande getrennt und durch eine Eisenbahn mit Brooklyn verbunden. Es ist das beliebteste und besuchteste Seebad Newyorks, das in neuester Zeit durch zahlreiche Neubauten und Verschönerungen auch die bessere Klasse der Bevölkerung herangezogen hat.

II. Der Hudson und seine Romantik.

1. Auf dem Hudson bis Westpoint.

Wir verlassen nun Newyork und das ungeheure niederdrückende Leben und Treiben, das geschäftige Jagen der Weltstadt, um die Schönheiten des Landes kennen zu lernen, nachdem wir seine Metropole gesehen. Wir können dies nicht besser thun, als wenn wir auf dem breiten Strom aufwärts ziehen, dessen Fluthen sich bei Newyork mit dem Meere vermengen, und dem die Newyorker den Namen North-River gegeben. Es ist der Hudson, der sagenreichste, historisch berühmteste und schönste Strom Amerikas.

Der Hudson ist in der Geschichte der Nil, in der Bedeutung die Themse, in Wassermasse die Donau, in Schönheit der Rhein der neuen Welt. Newyork verdankt ihm seine Entwickelung und Größe, und zum Danke dafür hat es ihn berühmt gemacht. Die Nähe der Hauptstadt machte ihn zum Lieblings-Ausfluge der Newyorker und aller Jener, welche den transatlantischen Continent besuchen. Newyork und Hudson sind mit einander enge verknüpft, sie sind mit einander aufgewachsen und unterstützen und helfen sich gegenseitig noch weiter empor. Die schöne Großstadt, dieses einzige Newyork bekränzte seine Gestade mit prachtvollen Gärten und Landhäuschen, es regelte seine Ufer, verschüttete die Sümpfe, welche zu beiden Seiten in früheren Jahren hier bestanden, und pflegt und behütet den alten Strom wie ihren Augapfel. Aber dafür ist Papa Hudson seiner Pflegerin, der Millionenstadt, auch dankbar. Wohl weiß er, daß sie all' das aus purem Eigennutz und im Interesse ihres Handels und ihrer Bequemlichkeit that, aber er ist trotzdem erkenntlich und trägt geduldig die schwersten Lasten auf seinem Rücken, und schaukelt die kleinen Segler und Fischerboote in seinen Buchten, und läßt sich von dem scharfen Kiel der Dampfer und gewaltigen Dreimaster ruhig durchfurchen.

Aber auch *ohne* Newyork wäre der Hudson berühmt; berühmt durch die Schönheit und Romantik seiner Ufer, und läge er auch hunderte von Meilen weit im Inlande. Er wurde deshalb, wenn auch mit Unrecht, häufig mit dem Rhein verglichen. Der Hudson ist schöner als der Rhein. An den Ufern des Letzteren ist jeder Zoll eine Geschichte, jeder Berg wird von einer Ritterburg gekrönt — das macht den Rhein berühmt und interessant, aber nicht schön. Beim Hudson steht die historische Berühmtheit in zweiter Linie — vor Allem ist er *schön* und kein Strom von seiner Größe übertrifft ihn darin. Während der Rhein nur in seinem Ober- und Mittellaufe jenen romantischen Reiz besitzt, der ihn zum besuchtesten Flusse Europas machte, und im Unterlaufe völlig reizlos wird, fängt die Schönheit des Hudsons schon bei seiner Mündung an, kaum daß man dem Häusermeer von Newyork den Rücken gewendet. Ueberall, wohin man sieht, wunderbar bewaldete Berge, die in sanften Wellenlinien den Flußlauf in der Ferne begleiten. Ueberall das schöne üppige Grün, das der amerikanischen Landschaft so eigenthümlich ist, und sich im Herbste in jene unglaublich grellen Farben verwandelt, welche der Amerikaner mit dem Namen „Indianersommer“ bezeichnet. Die Ufer des Hudson haben überdies unendlich mehr Charakter, als jene des Rhein. Würden die letzteren nicht den größten Theil ihres Reizes verlieren, wenn man sie der alten ruinenhaften Burgen beraubte? Vor Allem jedoch wirkt die imponirende gewaltige Breite und Wassermenge des Hudsonstromes, gegen welche jene des Rheins kaum in Vergleich gezogen werden kann.

Tag und Nacht über, Sommer für Sommer bis spät in den Winter hinein, wo das weite Strombett mit Eis bedeckt ist, schwimmen Tausende, ja Zehntausende von Schiffen auf und nieder, und verleihen dem Flusse auf der ganzen hundertundvierundvierzig Meilen langen Strecke nordwärts bis Albany, das ungewöhnlichste Leben. In jedem Theile seines Laufes ist der Hudson belebt und voll wechselnder Bilder, wie kein Fluß der Welt, selbst den Mississippi nicht ausgenommen. Wohin man blickt, gewahrt man ganze Flotten von kleinen Segelbooten und Yachten, mit blendend weißen, entfalteten Segeln, wie Schwäne einherziehend. Goeletten, viereckige Schleppschiffe, ganze Ketten von Lastfahrzeugen, oft zwanzig und dreißig aneinander gehängt, und von stöhnenden, winzig kleinen Schleppdampfern gezogen, endlich Briggs und gewaltige Dreimaster und vor Allem jene großartigen, weltberühmten, schwimmenden Paläste, jene Riesendampfer, welche das Staunen aller Europäer in so hohem Grade erregen. Auf einem dieser Dampfer nehmen wir Platz.

* * *

Zwei Dampferlinien sind es, welche die Verbindung zwischen der Stadt Newyork und Albany, der Hauptstadt des *Staates* Newyork herstellen, und ihre Dampfer

sind die größten Flußdampfer der Welt.*) Wie auf den Eisenbahnen, so ist auch das Reisen auf den amerikanischen Flüssen mit einem Comfort und Luxus verbunden, der in Europa niemals erreicht wurde, und von welchem selbst die transatlantischen Passagier-Dampfer blos ein schwacher Abklatsch sind. Auch im Aussehen sind sie von

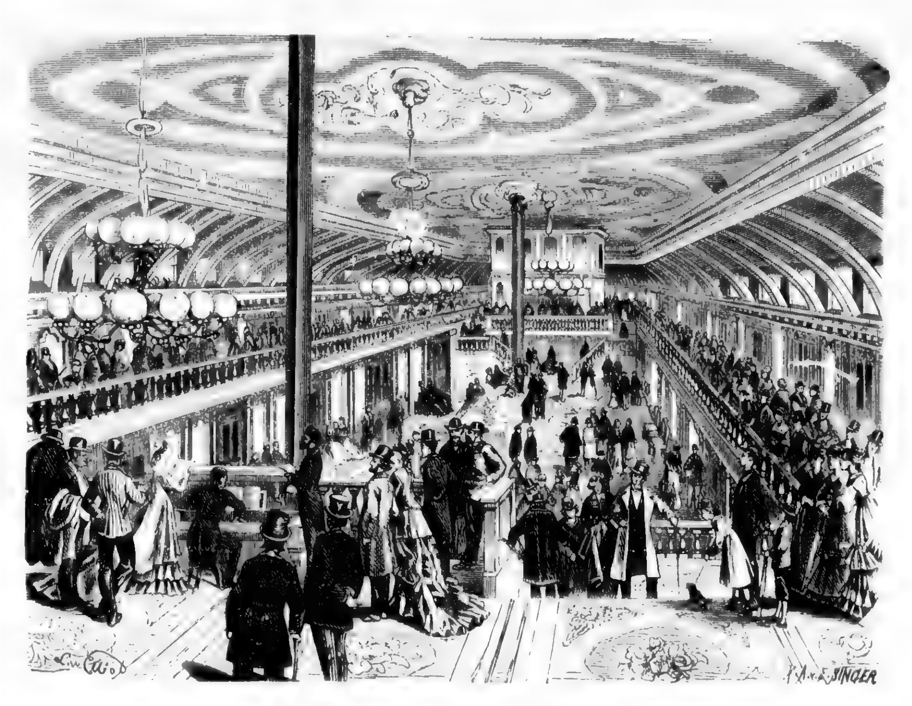


Der Hudson: Die Palissaden.

den in Europa eingeführten Dampfern sehr verschieden. Die meisten sind in mehrere Etagen oder Stockwerke getheilt, und ihre zahlreichen spiegelnden Fenster und der blendend weiße Anstrich lassen sie in der That schon von Außen wie schwimmende

*) Der Mississippi-Dampfer „The Great Republic" auf der Linie St. Louis—New-Orleans ausgenommen.

Paläste erscheinen, zu welchen sie sich in ihrer inneren Einrichtung auch verwirklichen. In der mittleren Etage befinden sich die kolossalen Hochdruck-Dampfmaschinen und die Waaren-Räume; unter diesen, im untern Schiffsraume, ist ein Restaurant mit großem Speisesaal, und in der ersten Etage ein ungeheurer Salon, der in der Regel die ganze Länge des Schiffes einnimmt und den Passagieren gewöhnlich als Aufenthaltsort dient. Hätte man draußen unter dem Leinen-Flugdache am oberen Verdeck



Der Hudson: Inneres eines Hudson-Dampfers.

des Schiffes nicht das schönste Ruheplätzchen und die herrlichste Aussicht auf die romantischen Ufer des Hudson, dann könnte man sich keinen schöneren Aufenthaltsort vorstellen als diese Salons. Die Wände und der Plafond sind mit Holzgetäfel, Vergoldungen und einzelnen Bildern geziert; den Boden bedecken weiche, dicke Teppiche. Auf den Tischen in der Mitte des Salons liegen Prachtwerke, Atlanten und Bücher ausgebreitet, und an den Wänden entlang ziehen sich Sofas und Fauteuils, wie sie ein türkischer Harem nicht reicher und weicher aufzuweisen hat.

Der Salon reicht durch die zweite Etage hindurch, die im Innern des Salons nur aus einer breiten Gallerie besteht, während sich an den äußeren Seiten die Schlaf-Cabinen der Passagiere befinden. Ihre Einrichtung entspricht nur wenig dem Reichthum und der Eleganz des Salons. Wie im ganzen amerikanischen Leben, so zeigt sich auch hier wieder, daß man im transatlantischen Continente Alles zur Ausstattung der Gesellschafts- und Empfangsräume auf Kosten der Privat- und Schlafzimmer verwendet. In den Hôtels, in den Privathäusern und auch hier auf den Dampfschiffen kommt dies zum Vorschein. Nur ein oder zwei Schlafzimmer machen auf jedem Dampfschiffe eine Ausnahme: Es sind die sogenannten «Bridal chambers» — „Brautgemächer" — große Schlafsalons mit wahrhaft fürstlichem Luxus möblirt. Gold, Sammet und Spitzen sind hier verschwenderisch angewendet, ein Beweis, daß die Schiffs-Eigenthümer für die diskreten Wünsche junger Eheleute mehr Rücksicht haben, als man es sonst zu finden pflegt. Dennoch bleibt das Brautgemach häufig jahrelang jungfräulich, denn so diskret auch der Wunsch der Brautpärchen sein mag, so indiskret sind die Preise, welche man für die Benutzung der «Bridal chambers» verlangt.

Im Allgemeinen sind jedoch die Preise für die Benutzung der Schlaf-Cabinen, sowie die Fahrpreise der Dampfschiffe äußerst gering bemessen, viel geringer als in der alten Welt. So lange eine Dampferlinie keine Concurrenz besitzt, so lange sind die Preise auf eine „schwindelnde" Höhe hinauf geschraubt. Aber in dem Momente, wo die Concurrenz anfängt, stürzen die Preise mit ebenso rasender Schnelligkeit auf ein Minimum herab.

Unter allen Passagier-Dampfern des Hudson, welche die wässerige Promenade zwischen Newyork und Albany machen, ist „Mary Powell" der schönste, größte und schnellste. Er fliegt mit der Schnelligkeit von 20 Meilen per Stunde den Hudson auf und nieder, und fährt sogar mit der Eisenbahn um die Wette — der Triumph jener Dampfschiffahrt, die heute über alle Welt verbreitet, vor siebzig Jahren gerade auf diesem Flusse, und noch dazu auf derselben Strecke, ihre ersten Kinderschritte gethan. Auf dem Hudson war es, wo der geniale Robert Fulton, nachdem seine Anträge von Frankreich wie von seinem Mutterlande Amerika spöttisch zurückgewiesen worden waren, mit dem ersten Dampfschiffe der Welt im Jahre 1807 die Reise von Newyork nach Albany machte.

* * *

Die schönste Flußreise in Amerika steht uns bevor. Die Natur hat den breiten Hudson verschwenderisch mit all' ihren Reizen ausgestattet, und sie scheint diese letzteren den westlichen Flüssen entnommen zu haben, um sie diesem Strome des amerikanischen Ostens zuzuwenden. Ihr Charakter ist total verschieden: Während der Hudson, der Delaware, der Susquehanna und die anderen Ströme des Ostens wie stille, klare Bergseen zwischen bewaldeten Höhen eingesattelt liegen, und die Romantik sich still,

unsichtbar, aber desto empfindbarer über sie gebreitet hat, fehlt den schmutzigen Lehm- und Schlammflüssen des Mississippi-Thales jeglicher Reiz. Traurig wälzen sie in starken Strömungen und Schnellen ihre rothgelben Wassermassen dem „Vater der Ströme" zu. Ihre Ufer sind kahl und monoton, und die weiten Landstrecken zu ihren Seiten sind flach, unbebaut und reizlos. —

Die mächtigen Docks der Dampferlinien des Hudson liegen an der Westseite der Manhattan-Insel, und obgleich ziemlich hoch im Strome gelegen, sind sie doch noch im Mittelpunkte jenes Weltverkehrs, der sich mit Ausnahme der Themse und des Mersey in keinem Flusse so großartig offenbart, wie hier, und jenes Flußleben zur Folge hat, das bereits in einem der vorigen Kapitel geschildert wurde. — Der mächtige eiserne Balancier beginnt sich zu bewegen, die Räder peitschen das schwere Salzwasser in große Schaumwellen, und ohne daß wir Zeit hätten es wahrzunehmen, befinden wir uns inmitten des Stromes, zwischen den Flotten von Dampfern und Fahrzeugen, die aus den Docks am oberen Theile der Insel dem Meere zueilen. — Ehrerbietig weichen die kleinen Nußschalen dem mastlosen Kolosse aus, auf dessen weißen hohen Flaggenstangen der Name „Mary Powell" flattert. Sie haben Respekt vor dieser „Mary Powell" bekommen, diese kleinen Hudson-Fliegen, nachdem sie gesehen, daß, obschon sie Dame ist, ihre Tugend nicht nur in ihrer Schönheit besteht. Was ihnen am meisten imponirte war die Verläßlichkeit und Sicherheit dieser größten Mary der Welt und das pünktliche Einhalten ihrer Stelldicheins, von denen sie täglich zwei abschließt: Eines in Newyork und eines in Albany.

Aber bald wird dieses Flußleben schwächer; die Häuserfronten auf beiden Ufern werden lückenhaft und verstecken sich endlich ganz hinter den Bäumen, die jetzt immer zahlreicher werden. Der städtische Charakter ist verschwunden und obschon die ganze Manhattan-Insel bereits in Anbetracht der „kommenden Geschlechter" in Boulevards und Straßen zerlegt wurde, so sind sie doch nur wie das Skelett jenes Stadtkörpers, der sich in Jahrzehnten hier aufbauen wird. Landhäuser und ausgedehnte Parks, Wald und Wiese haben noch hie und da das Feld behauptet und sind noch nicht der Stadt-Erweiterung zum Opfer gefallen. Das jenseitige Ufer des Festlandes war schon früher abschüssig geworden und hatte uns schon lange die Aussicht auf jene prachtvollen Höhen geraubt, die sich im Westen des Stromes erheben und erst weiter stromaufwärts wie Mauerwände in ihn abstürzen.

Endlich haben wir die Mündung des Harlem-Flusses erreicht, welcher die Nordgrenze der Manhattan-Insel bildet. Von hier aus genießt man den letzten Blick auf die große, die schöne Metropole Amerikas — und mit Wehmuth hängt das Auge an den zahlreichen Thürmen und den Mammuthpalästen, die über das Häusermeer empor ragen. Ein Mastenwald umgiebt wie ein Kranz die schöne Stadt. Schwer hängt ein dichter Dunstkreis wie ein Schleier über dem Weichbilde der Stadt, und

das ferne Brausen und Tosen, das zu unserem Ohre herüberschallt, ist das einzige Merkmal des furchtbaren Kampfes ums Leben, der Jagd nach Erwerb, in welcher dort drüben Millionen von Menschen verwickelt sind. — Hier im stillen Hudson spürt man nur schwach den Pulsschlag von Amerikas gewaltigem Herzen — und das schwache Brausen klingt uns wie das letzte Adieu der fernen Stadt. —

Blicken wir jetzt um uns. Einige Minuten haben uns aus der Stadt mitten in die Idylle geführt. Einzelne Landhäuschen auf dem bewaldeten östlichen Ufer ragen mit ihren bewimpelten Thürmchen und Erkern hervor — selbst eine graue, treu nachgeahmte Burgruine erscheint, die sich mitten unter der jungen Zivilisation sonderbar ausnimmt. Zur Linken sind die Ufer imposanter geworden: die bekannten Palissaden des Hudson nehmen hier ihren Anfang. Es sind dunkle, senkrechte, aneinander gereihte Felsenthürme, eine kahle, zerklüftete, mehrere hundert Fuß hohe Mauer bildend, die sich seltsam von dem lieblichen Terrain des Ostufers abhebt. Sie gewähren einen phantastischen Anblick, diese enormen, aller Vegetation baaren Abstürze, die den Fluß an seinem westlichen Ufer auf eine Strecke von dreißig Meilen begleiten, und sich an ihrem nördlichen Ende bis auf nahezu 700 Fuß über den Wasserspiegel erheben.

Ueppiger Baumwuchs bedeckt den Gipfel dieser gigantischen, düsteren Mauern, an deren Fuß die Vegetation gleichfalls versucht hat, einige ihrer Pflänzlinge anzubringen. Aber mit schwachem Erfolg, denn die verwitterten Felsen senden Trümmer um Trümmer die Halden herab, und was nicht ihnen zum Opfer fällt, wird von den Hochfluthen des Hudson entwurzelt. — Hie und da haben die Wasser senkrechte tiefe Rinnen in die Wände gegraben, aus denen die Bäche in schäumenden Kaskaden in den Strom hinabstürzen. — — Da hinan kann die Zivilisation nicht klimmen und darum nahm sie das jenseitige Ufer in Beschlag und legte es in ihre Fesseln. Während links die unverfälschte Natur, sausen rechts auf vierfachen Schienengeleisen die Eisenbahnzüge mit dem Dampfschiffe um die Wette. Züge auf Züge fliegen wie Schatten die niedrigen Ufer entlang und verlieren sich vor uns in dem Dickicht.

Zur Rechten, etwa siebzehn englische Meilen oberhalb der Hauptstadt, erscheint das reizende Villenstädtchen Yonkers, ein Lieblings-Aufenthalt der Newyorker. Auf Meilen sind hier die gegen den Fluß geneigten Hügelabhänge in fast ununterbrochener Reihe mit Landhäusern und Gartenanlagen bedeckt, ein Bild, wie es nur mehr an der Elbe unterhalb Hamburg seines Gleichen findet.

Einige Meilen stromaufwärts erweitert sich der Fluß zu mehr als zwei Meilen Breite, die Wellen werden stärker und der Dampfer beginnt sich auf ihren Spitzen auf- und abzuwiegen. — Sind wir in einer Meeresstraße? Die zahlreichen Segelschiffe und Fischerboote und vor Allem das Salzwasser des Flusses würden uns in diesem Glauben bestärken, wüßten wir nicht, daß wir in die große, stürmische Tappan-Bai eingefahren sind, jenem romantischen See, an dessen Ufern sich die meisten von

Washington Irvings Legenden und Idyllen abspielen. — Hendrick Hudson, Seefahrer und Entdecker des Stromes, der ihm zu Ehren seinen Namen trägt, glaubte vor zwei Jahrhunderten in der That in einer Meerenge zu sein, durch welche er den lang gesuchten Wasserweg nach Indien zu erreichen hoffte. Das Gefälle des Stromes



Eine Hudsonlandschaft bei Yonkers.

nämlich ist so unbedeutend, daß zur Zeit der Fluth das Seewasser bis nach Albany, also nahezu hundertfünfzig Meilen aufwärts dringt.

Ueberall an den fernen Ufern erblickt man Städte und Dörfer in ununterbrochener Folge, viele davon noch durch die Holländer gegründet, die einst den ganzen Landstrich besaßen. Freilich ist ihre Herrschaft längst vergangen und vergessen und nur

die Namen erinnern noch hie und da an die alten Zeiten. Mitten unter diesen Namen befindet sich jedoch ein chinesischer: Sing-Sing. — Haben die Chinesen nun auch hier an den Ufern des Hudson festen Fuß gefaßt, und machen sie, von Westen kommend, der Zivilisation des Ostens Concurrenz? Nein. Schwerlich hat je eines Chinesen Fuß das hoch gelegene Dörfchen betreten, es sei denn als Gefangener, denn in Sing-Sing befindet sich das Staatsgefängniß von Newyork, und während wir unter demselben auf dem herrlichen Strome gegen Norden schwimmen, schmachten da droben Hunderte von Verbrechern. — — —

Bei Croton-Point, einem weit in den Strom ragenden steilen Vorgebirge vorüberziehend, fahren wir in einen zweiten See ein, der von noch größerer Breite als der erste ist, und den Namen Haverstraw-Bai führt. Zur Rechten, auf den bewaldeten Uferbergen, liegt das Städtchen Croton, von wo aus die große Metropole am Meere mit Trinkwasser gespeist wird.

Am Fuße derselben Hügel und auch an den jenseitigen Ufern der Bai erblickt man ungeheure Holzbarracken und Magazine. Es sind die Aufbewahrungsorte für das Eis, das hier in jedem Winter in ungeheuren Massen aus dem zugefrorenen See herausgesägt wird. Diese Eisernte übersteigt alljährlich 200,000 Tonnen und nicht weniger als tausend Mann sind dann mit Eispflügen und Hacken beschäftigt, die großen Tafeln zu zersägen und in den Eishäusern unterzubringen.

Aber von diesen Bildern menschlicher Cultur wird das Auge durch die landschaftlichen Schönheiten abgewendet, die sich jetzt in einer größeren Fülle und Abwechslung entgegenstellen. Wir sind zwischen die „Highlands" eingefahren, die den Fluß hier wieder auf sein normales Bett verengen. — Berge von bedeutender Höhe und von wunderbaren Formen schließen uns von beiden Seiten ein. Dichter Wald bedeckt sie alle; nicht der einförmige Wald Mitteleuropas, sonder der üppige Farben- und abwechslungsreiche Urwald Amerikas: Eichen, Ulmen, Tannen, Birken, Pappeln, alle stehen sie im dichten Gedränge untereinander, in verschiedenen Formen und Farben. Die Windungen des Flusses lassen diesen häufig wie einen rings von Bergen umschlossenen Alpensee erscheinen. Wolkenmassen hängen an den Gipfeln des steilen Stony-Point und ziehen, von den Baumkronen zerrissen, den Abhängen entlang. Nur senkrecht über uns erblicken wir ein Stückchen des von der Abendsonne durchglühten, klaren Himmels, der in der Ferne von blauen, halb im Nebel verschwindenden Hügelketten begränzt wird, und sich in der glatten, ruhigen Wasserfläche des Flusses so wunderbar wiederspiegelt. — — Es ist Abend geworden. Das Licht des Leuchtthurmes von Stony-Point ringt mit dem Taglicht um die Herrschaft, aber so mächtig das letztere auch vor einer Stunde noch war, seine Macht ist erloschen. Dämmerung breitet sich über den scheinbaren Alpensee und mit ihr die Ruhe der Nacht. Aber „Mary Powell" durchfurcht noch emsig das Wasser. Die rothen und grünen Signal-

lichter sind auf den hohen schlanken Flaggenstangen aufgezogen und spiegeln sich in den Fluthen wieder, bis dieser Wiederschein sich mit den Lichtern eines großen kasernartigen Gebäudes vermengt, das in der Ferne, gerade vor uns, auf waldiger Höhe erscheint. Es ist West-Point, die berühmte Militair-Akademie der Vereinigten Staaten. Hier verlassen wir das Schiff.

2. West-Point und die Catskill-Mountains.

Es giebt wohl keine Militairschule der Welt, welche so romantisch gelegen ist, wie jene von West-Point. Die Akademie mit ihren zahlreichen Gebäuden, Festungswerken, Exerzierplätzen und Parkanlagen ist auf einem weit in den Fluß springenden Hochplateau gelegen, von dem aus man ein herrliches Panorama des Flusses und seiner Uferlandschaft genießt. Es ist einer der lieblichsten Punkte Amerikas. Ein steiler Felspfad führt von dem Landungsplatz der Dampfschiffe auf die Höhe des Plateaus, das nebst dem umliegenden Terrain nicht zu dem Staate Newyork gehört, sondern Eigenthum der Vereinigten Staaten Regierung ist, und unter der Kontrolle der Militairbehörden steht. Ungeachtet der geringen Bedeutung der amerikanischen Armee und ihrer ebenso geringen, etwa dreißigtausend Mann zählenden Stärke verwendet der Staat die größte Sorgfalt auf die Heranbildung ihrer Offiziere, und die bedeutendsten Generale, wie Grant, Sherman, Sheridan, Lee, Stonewall-Jackson und andere, waren meistens Zöglinge von West-Point. Die Akademie kann thatsächlich als Muster unter den Militairanstalten aller Länder aufgestellt werden, und die wahrhaft spartanische Strenge, welche man in der Erziehung, Ausbildung und nachherigen Prüfung der Zöglinge vor dem Eintritt in die Armee walten läßt, ist erstaunlich in einem Lande, in welchem die „Freiheit“ über Alles gesetzt wird. Die Erziehung der Eleven geschieht unentgeltlich und die 250 bestehenden Plätze werden durch den Vereinigten-Staaten-Congreß mit Söhnen verdienstvoller Bürger und Offiziere besetzt. Die Akademie zählt fünf Jahrgänge, und die Ausbildung, welche den Zöglingen während dieser Zeit zu Theil wird, umfaßt alle Zweige der Militair- und gemeinnützigen Wissenschaften. Sonderbarerweise wird jedoch auf das Studium fremder Sprachen kein Werth gelegt. Mögen sie wohl in dem großen transatlantischen Continente, wo die englische Sprache von der Behringsstraße herab nach Florida, und von Grönland bis Mexiko nicht nur die herrschende, sondern überhaupt die einzig bestehende ist, von geringeren Nutzen sein, als in Europa, so sind sie doch eine Nothwendigkeit für den Offizier, den Mann von Bildung.

Aber die Offiziere machen in dieser Unkenntniß fremder Sprachen keine Ausnahme unter den Amerikanern im Allgemeinen. Die meisten der bisherigen Präsidenten

der großen Republik waren keiner anderen Sprache mächtig als der englischen, und selbst unter den Mitgliedern des Senats und des Congresses wird man äußerst wenige Sprachenkundige finden. Im Gegensatze zu ihnen, sprechen die meisten Amerikanerinnen der gebildeten Stände französisch und deutsch mit vortrefflicher Aussprache. Der Erwerb, das Ringen nach Selbständigkeit unter den Männern ist die Ursache dieser Anomalie. In frühem Alter ist der Amerikaner gezwungen, den Kampf ums Leben, um den Dollar, zu beginnen, und die geringe Zeit, die ihm zu seiner Ausbildung und zum Unterrichte bleibt, wird den nächstliegenden Fachstudien gewidmet, deren er sich ganz und mit allem Ernste hingiebt. Unter solchen Umständen und in einem so raschlebigen Lande wie Amerika, ist das Studium von Sprachen und bildenden Wissenschaften unmöglich. Der Amerikaner ist deshalb auch selten der Musik, des Zeichnens, des Malens kundig. Alle diese zarten Künste bleiben, als des Mannes unwürdig, den Damen überlassen. Arme Männer! Wenn sie nur begreifen könnten, welches Vergnügen, welches Glück, welche Zerstreuung sie dem von Arbeit und Sorgen niedergedrückten Gemüthe geben, welche unendliche Reize, welche Sprache, welchen Ausdruck die Musik in sich schließt! — Sie wären gewiß zufriedener, glücklicher!

Doch zurück zu West-Point, das trotz des strengen klösterlichen Lebens der Zöglinge doch ein Lieblings-Aufenthalt der Newyorker im Sommer ist. Washington, welcher zuerst die Errichtung einer Militair-Akademie in Anregung brachte, verlegte dieselbe mit der Absicht nach West-Point, die Zöglinge so viel als möglich von den Verlockungen des städtischen Lebens fern zu halten. Damals wurde der Zweck auch erfüllt. Aber die Zeit brachte ihre Eisenbahnen und Dampfschiffe, und gegenwärtig pilgert ganz Newyork wenigstens einmal im Jahre nach West-Point, die Alten um die Flußfahrt, die Jungen um ein Stündchen Gesellschaft mit den schmucken Zöglingen zu genießen. — Das große Hôtel zu West-Point ist den Sommer über mit Gästen überfüllt, und das Oertchen nichts weiter als eine Sommer-Colonie der Newyorker feinen Gesellschaft. Zur Zeit der Ferien verliert dann auch die Akademie ihr ernstes klösterliches Aussehen und wird der Schauplatz lebhafter Unterhaltung, Dank dem Contingent junger Yankee-Töchterlein, die ihre Brüder, ihre Vettern in der Akademie zu besuchen kommen, selbst wenn sie gar keine besitzen. Unzählige Picknicks, Soirées dansantes und Gesellschaften verschönern dann das Leben der hoffnungsvollen jungen Krieger. — Die Liebeständelei wird in diesen glücklichen Monaten wahrhaftig zur epidemischen Krankheit, die allerdings nicht in den Miasmen der Luft, sondern in den zahllosen lauschigen Plätzen und schattigen Spaziergängen und dunklen Grotten zu suchen ist, welche West-Point und seine Akademie umgeben.

Wir verlassen nun diesen Schauplatz jugendlicher Lustigkeit, diesen Lieblingsaufenthalt der Newyorker, und eilen weiter, jenen Bergen zu, denen der stark entwickelte Patriotismus der Amerikaner den Namen „Amerikanische Schweiz" gegeben.

Oberhalb West-Point erweitert sich das Flußbett wieder allmählich, obgleich der romantische Charakter seiner Ufer und Höhenzüge derselbe bleibt. Bald sind die Akademie-Gebäude, das alte Fort Putnam und das malerisch gelegene Cozzen's Hôtel den Blicken entschwunden, aber der Fluß bleibt immer der Mittelpunkt einer ganzen Reihe der romantischesten Szenerien des Staates Newyork. Insbesondere nach Norden hin, durch eine Oeffnung zwischen den trotzigen, bewaldeten Hügeln, dringt das Auge fast bis zu den Bergen von Cornwall vor, und die vielgestaltigen Gebirgsszenen nach Westen ins Land hinein sind so wild, so urwüchsig und dabei doch so lieblich, daß ihre Schilderung des Pinsels bedürfte und nicht der Feder.

Von den näheren Flußufern grüßen uns eine große Zahl von Städten und Dörfern in herrlicher Lage, theils in sanfte Thäler gesenkt, theils an hügeligen Ufern emporsteigend: Newburgh, Fishkill, Poughkeepsie, Roudont u. s. w., — alle überhöht von in blauen Nebel gehüllten, Wolken-umzogenen Bergrücken, deren Masse und Umfang uns das Ziel unserer Reise, die Catskills, die amerikanische Schweiz, verräth.

Aber diese Berge würden eher den Namen des amerikanischen Thüringer- oder Odenwaldes verdienen, denn ihre Höhe, wenn auch anscheinend sehr bedeutend, übersteigt nicht dreiundeinhalbtausend Fuß, und ihre majestätischen, aber sanften Kontouren, haben mit den Alpen nichts gemein. Nur in einer Beziehung übertreffen sie den Thüringer-Wald. Sie sind wilder, romantischer, abgeschiedener. Ihre Wälder sind Urwälder, und die Seen und unzähligen Wässerchen und Quellen, die sie durchziehen, erhöhen noch ihren Reiz. So bilden sie denn auch, im Vereine mit dem ganzen Hügelland des Hudson, eine beliebte Sommerfrische der Newyorker und anderer Städtemüder, die dann gewöhnlich für einige Wochen in dem ungeheuren „Catskill-Mountain-Hôtel" Unterkunft suchen, das die Spekulationswuth irgend eines Yankee auf einer der höchsten Bergspitzen, 3000 Fuß über dem Hudson gelegen, erbaut.

Es giebt wenige Stellen in den Vereinigten Staaten, von denen man eine großartigere Aussicht genießt, als von jener Riesen-Karawanserei, so hoch über jede menschliche Ansiedlung auf tausende von Meilen in der Runde erhaben, und so häufig in den Wolken verborgen, welche die Catskills zu ihrem Lieblingsplätzchen zu wählen scheinen. Schon der Weg dahin von dem Landungsplatz der Hudson-Dampfschiffe ist des Besuches werth. Die Straße windet sich unzählige Male um Anhöhen und Vorsprünge herum, an steilen, tiefen Schluchten entlang, und von Urwaldsbäumen tief beschattet, bis zu dem luftigen Außenposten menschlicher Zivilisation empor, und mag der Aufstieg auch beschwerlich sein, so wird man überreich durch die Aussicht auf das Hudsonthal belohnt, das sich in seiner ganzen Länge im Osten ausbreitet. Das Panorama umfaßt nicht weniger als zehntausend Quadratmeilen Landes mit ihren Flüssen und Bergen und Seen, ihren Städten und menschlichen Ansiedelungen, ihren Straßen und Eisenbahnen — es ist eine ungeheure Landkarte im natürlichen Maßstab

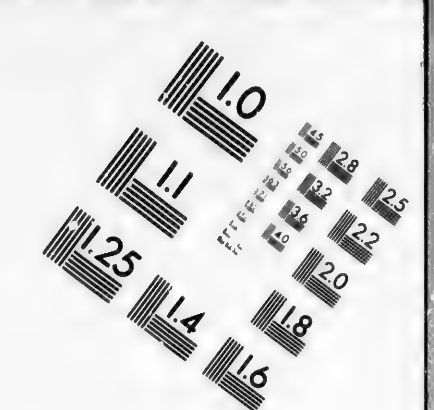
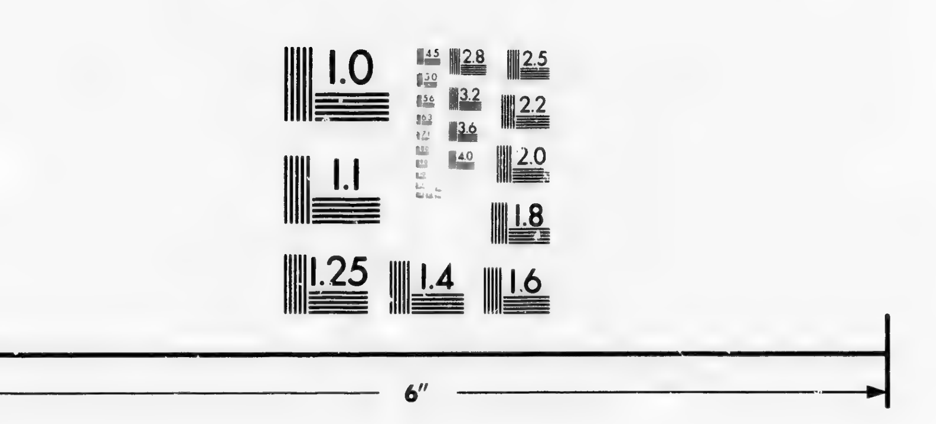


IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)





von der Meisterhand der Natur entworfen. Aber selbst wenn Wolken die schöne Fernsicht verhüllen sollten, so thun sie es nur, um noch schönere, phantastischere Bilder zu zeigen, die in ihrer Art an den Harz und seinen „Brocken" erinnern. Nicht selten spiegeln sich in diesen dunklen, dichten Nebelmassen die Gebirgsszenerien in aller Deutlichkeit und Naturwahrheit ab, ja selbst das große Hôtel mit seinen Bewohnern erscheint als Nebelbild in den Lüften — bald natürlich, bald auseinander gezerrt und in einzelne Stücke zerrissen.

Diese geisterhaften Bilder, sowie die tiefe Einsamkeit und Romantik, in welche das schöne Bergland der Catskills sich hüllt, waren auch die Ursache der zahlreichen Legenden und Sagen, welche sich, wie beim Brocken, auch hier in den Volksmund eingenistet haben, und in Washington Irving einen poetischen Erzähler fanden. Die Sage von Rip van Winkle, dem alten schläfrigen Einsiedler, ist die bekannteste darunter.

Die Catskills sind die schönsten, aber auch letzten Berglandschaften des Hudson, dessen Ufer noch weiter nach Norden sich abflachen und aus reizlosen angeschwemmten Sand bestehen, der sich manchmal in der Mitte des Flußbettes in Gestalt zahlloser bewachsener Inseln zeigt — alle sorgfältig mit Dämmen umgeben und mit Leuchtthürmen besetzt, um die hier so belebte Schiffahrt nicht zu gefährden. Alle diese wichtigen Flußbauten wurde von der Bunde..egierung mit ungeheurem Kosten-Aufwande unternommen, obgleich der Hudson blos die Hauptverkehrsader eines einzelnen Staates bildet. Der Bundesregierung obliegt nämlich die Unterhaltung der Meeresküsten und aller Flußmündungen, soweit sie dem Einfluß von Ebbe und Fluth unterliegen. Der Staat Newyork hatte nun das Glück, einen Fluß zu besitzen, in welchem die Fluth sich bis auf anderthalb hundert Meilen ins Land hinein bemerkbar macht, und ersparte dadurch viele Millionen Dollars, welche er sonst zur Eindämmung und Herrichtung des Stromlaufes hätte verwenden müssen.

Von diesen Steindämmen und Inseln wird unser Blick jetzt durch ein schönes Städtepanorama abgelenkt, das sich am westlichen Ufer amphitheatralisch über den Strom erhebt. Es ist Albany, die Hauptstadt des Staates und der Sitz des Gouverneurs und der Regierung — eine schöne, bereits zwei Jahrhunderte alte Stadt mit etwa achtzigtausend Einwohnern, deren bedeutendsten Gebäude die Regierungspaläste und eine große Zahl von Wohlthätigkeitsanstalten sind, auf welche ja die amerikanischen Städte ihre größte Sorgfalt verwenden, und auf die sie mit Recht stolz sein können.

Hinter den langen, mit Schiffen überfüllten Docks und den großen Lagerhäusern am Ufer, erheben sich die Thürme und Kirchen und Häuser der Stadt, die sich von unserem Dampfschiff gesehen, wie irgend eine Stadt der schönen Riviera di Ponente ausnimmt. Sie bietet den letzten schönen Anblick auf der herrlichen Hudsonfahrt. Ueber Albany hinaus theilt sich der Strom in seine beiden Arme, von denen der eine

aus dem westlichen Newyork, der andere aus der Adirondack-Wildniß herabkömmt. Albany ist auch die letzte Station der großen Palastdampfer des Hudson, und „Mary Powell“ legt hart an der imposanten Stein- und Eisenbrücke an, die sich hier in gewaltigen Bogen über den Strom spannt. Wir landen. Unsere Hudsonfahrt ist beendet.

III. Saratoga.

Das einzige unter den Inland-Bädern Amerikas, das sich einiger europäischer Berühmtheit zu erfreuen hat, ist Saratoga. Wohl erstreckt sich diese eigenthümliche Berühmtheit weniger auf die Heilquellen, als auf die Riesen-Hôtels, die es aufzuweisen hat, und die bekanntlich die größten der Welt sind. Und wenn die anderen zahlreichen Bäder Amerikas in Virginien, Arkansas und Colorado, wenn die White-Sulphur-Springs, die Hot-Sulphur-Springs, Manitou, Idaho und wie sie alle heißen, trotz ihrer urkräftigen, heilsamen Wasser noch nicht bekannter sind, so liegt dies theils in ihrer verhältnißmäßigen Neuheit, theils darin, daß der Amerikaner nicht, oder nur wenig, in die Bäder geht, um zu baden und zu trinken, sondern um sich zu unterhalten, und den Sommer so angenehm als möglich, fern von der drückenden Hitze der amerikanischen Hauptstädte, zu verbringen.

Und da nun auf die Heilquellen selbst im Allgemeinen so wenig Werth gelegt wird, so wird man in Amerika auch vergeblich nach den sozialen Zuthaten der europäischen Bäder, nach Kurtaxe, Bade-Direktion und Inspektion, Kursalon und Conversationshaus ꝛc. suchen. Man vermißt sie aber auch nicht. Es ist ein Vorzug Amerikas, daß dort Alles ohne jene Bevormundung, jene hofmeisterliche Aufsicht geschehen kann, welcher sich die europäische Badegesellschaft gleichsam unterordnet hat. Der Geist der Freiheit und Gleichheit, der Amerika erleuchtet, duldet sie nicht. Die beste Badeinspektion sind die Hôtelwirthe der einzelnen Bäder, und es ist unglaublich, in welch' vorzüglicher Weise sie es verstehen, den Gästen den Aufenthalt in den Bädern so angenehm und amusant als möglich zu machen.

Dies gilt speziell wieder von Saratoga, wo jedes einzelne größere Hôtel seine eigenen großartigen Gesellschaftsräume, seine Salons, Ballsäle, seine Parks und Gärten, seine Kurkapelle und endlich seine eigenen Mineralquellen hat. — So besteht Saratoga eigentlich aus einem halben Dutzend großer fashionabler Bäder, die auf einer großen breiten Straße nebeneinander stehen; und diese Straße heißt der Broadway von Saratoga. —

Aber dabei würde Saratoga auch bestehen und blühen, wenn es seine Geyser- und Heilquellen gar nicht hätte. Die letzteren sind die Devise, ein Vorwand für die elegante Welt von Newyork, Boston, Havanna und Gott weiß, welch' anderer Stadt der Erde, um sich an einem dazu geeigneten, lauschigen Plätzchen ein Rendezvous zu geben, und sich da zwei Monate lang gut zu amüsiren. Ist das erreicht, so ist damit der Hauptzweck des Hierherkommens vollbracht. Man ist befriedigt. Und so könnte denn der ganze Badeort, d. h. seine vielen Riesenhôtels an irgend einem Orte im Umkreise der Hauptstädte liegen, es würde dennoch Saratoga, d. h. der eleganteste Badeort der Welt bleiben.

Und das ist Saratoga. Es giebt weder in Baden, noch in Wiesbaden, noch in Kissingen ein Stückchen Straße, das sich mit einem Theile des Broadways von Saratoga in irgend welcher Beziehung messen könnte. Es giebt keinen Badeort der Welt, wo man reichere Salons, schönere und neuere Pariser Toiletten, größere Diamanten, und sagen wir es nur, — auch reizendere Frauengestalten finden würde, wie in Saratoga. Hierin werden gewiß die kühnsten Vorstellungen des europäischen Besuchers übertroffen; er mag den Badeort mit gemischten Eindrücken verlassen, er mag sich enttäuscht, gelangweilt fühlen, allein er wird zugeben müssen, daß Saratoga an Großartigkeit in seiner Art ebenso unübertroffen ist, wie Newyork.

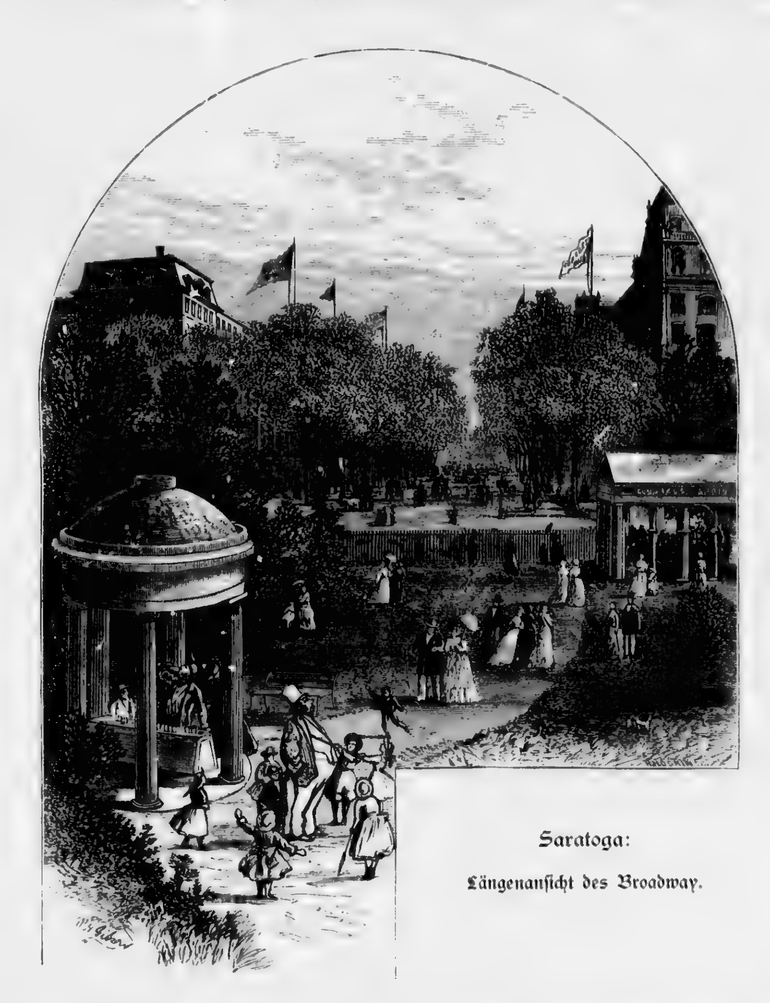
In gesellschaftlicher Beziehung sind auch die erste Hauptstadt und der erste Badeort Amerikas ein und dasselbe. Saratoga ist Newyork im Sommer. Es beherbergt die ganze fashionable Welt Newyorks zur Zeit der Pferderennen in seinen Mauern, und der größte Theil seiner Besucher besteht auch während der ganzen übrigen Saison aus Newyorkern. Es giebt in der englisch-amerikanischen Sprache kein Wort, das so viel Vergnügen, Leichtsinn und Frivolität enthielte, wie Saratoga. Seine Besucher rekrutiren sich aus allen Ständen. Es ist das Rendezvous für alle Schmetterlinge der Mode, für alle Löwen der Gesellschaft, für die Bureauxchefs aus Washington, die Handelsprinzen aus Boston und Newyork, die reichen Farmer und Viehzüchter aus den Prairien, die Krösusse aus den Minen Colorados und Californiens, und endlich einige wirklich Heilbedürftige aus Europa. Die große Mehrheit aber kommt, um das zu treffen, nach dem man fortwährend sucht, und das jene Leute aber so selten finden — das Vergnügen.

Für beide Klassen, die Heilungs- und Vergnügungsbedürftigen, ist gesorgt. Für die ersten hat die Natur, für die letzteren haben die Hôtelwirthe gesorgt.

Die Quellen Saratogas, über zwanzig an der Zahl, wurden schon im vergangenen Jahrhundert von den Indianern sehr besucht, und gegenwärtig werden hunderttausende von Flaschen nach aller Welt versendet, die von Leber- und Magenkranken mit dem größten Nutzen getrunken werden. — Die Hauptquelle ist die im sogenannten Congreßpark zu Saratoga befindliche Congreßquelle, und ihr zunächst sind am be-

liebtesten die Empire- und Hathorn-Quellen, von denen die letztere einem ziemlich bedeutenden, aus ihren mineralischen Ablagerungen gebildeten Kegel entspringen.

Um diese Quellen herum entstand die Stadt Saratoga, die eigentlich nur aus



Saratoga:

Längenansicht des Broadway.

Hôtels, Boarding-Häusern und allem sonstigen Zubehör eines Badeortes besteht, und deren Einwohnerzahl während der Saison bis auf 20,000 steigt, von denen über die Hälfte Kurgäste sind.

Die Hauptstraße ist, wie in den meisten amerikanischen Städten, und speziell als Schooßkind Newyorks, Broadway benannt. Aus einer kleinen Parthie dieser breiten, schönen Straße besteht der eigentliche Badeort Saratoga. Er wird von den vier größten Hôtels, nicht allein der Stadt, sondern der Welt gebildet, die hier zu beiden Seiten des Broadway nebeneinander stehen, und deren prächtige Kolossalfronten nur durch den Congreßpark unterbrochen werden.

Als Theilungslinie des fashionablen, weltberühmten Saratoga und seines parasitischen Zubehörs könnte der Bahnhof gelten, der etwa in der Längenmitte des Broadway in einer auf diesen führenden Seitenstraße steht. Der unterhalb des Bahnhofes befindliche Theil ist vornehmer, und dieses Stückchen Straße steht in der Welt einzig da. Hier strotzt alles von Reichthum der Toiletten, der Equipagen, der Pferde. Die Straße ist von beiden Seiten mit hohen, schattigen Baumreihen eingefaßt. Hinter ihnen erheben sich die bekannten „United-States-Hôtel" und „Grand-Union-Hôtel" auf der einen, und „Congreß-Hall" auf der anderen Seite, während den südlichen Abschluß des Broadway auf einer mit Parkanlagen geschmückten Erhöhung die majestätische Fronte des „Windsor-Hôtels" bildet.

Es ist von den erstgenannten 3 Hôtels keines als das beste zu bezeichnen, denn sie sind alle gleich groß, gleich vorzüglich, gleich vornehm. Allgemein wird jedoch „Congreß-Hall" als das erste angeführt, und so sei denn auch hier damit begonnen. Die Straßenfronte dieses vierstöckigen Palastes, die beiden Flügel mit eingerechnet, beträgt 1000 Fuß — jene des „United-States-Hôtels" mit den Flügeln 1460 Fuß — als die des „Grand-Union-Hôtels 2400 Fuß — also eine halbe englische Meile.

Das letztere hat etwa 900 Zimmer und 50 Säle, 1500 Thüren, 2000 Fenster und einen Speisesaal von 265 Fuß Länge und 60 Fuß Breite, groß genug, daß 1300 Personen gleichzeitig und in der bequemsten Weise darin speisen können, die dann von mindestens 250 dunkelfarbigen Kellnern bedient werden!

Das United-States-Hôtel bleibt an Länge der Straßen-Fronte zwar hinter dem Grand-Union zurück, da es sich mit nur 900 Fuß begnügt. Indessen darf man füglich die mit ihm verbundene Reihe dreistöckiger „Cottages" in einer Länge von 516 Fuß hinzurechnen, um es auf diese Weise auch in Betreff der Front-Ausdehnung irgend ein Saratoga'er, oder sonst ein Hôtel auf der Erde, schlagen zu lassen. Es bedeckt mit seinen drei Flügeln, welche als Hof eine Park-Anlage von 5 Acres einschließen, einen Flächenraum von nahezu 10 Acres, enthält 1000 Zimmer. Der Speisesaal ist 212 Fuß lang, 52 Fuß breit und 20 Fuß hoch. Sein Hauptstolz jedoch sind die Gesellschafts-Säle, deren es etwa ein Dutzend enthält. Der größte derselben, in dem man das berühmte „East-Room" des Weißen Hauses zu Washington nahezu drei Mal unterbringen könnte, und von dessen schneeigen Wänden sich die reichvergoldeten Spiegel und der hellblaue Atlas der Draperieen

und Möbel in geschmackvollster Weise abheben, ist, bei einer Breite von 50 Fuß, 86 Fuß lang, während der Tanzsaal 117 Fuß lang, 53 Fuß breit und 26 Fuß hoch ist. Soviel was die Größe dieser Hôtels anbelangt. Nun geht die Ausstattung desselben, die Bedienung und die ganze Lebensweise darin mit der Größe Hand in Hand. Alle drei Hôtels sind solide Eisen- und Stein-Gebäude, mit doppeltem Mauerwerk um die Sommerhitze aus den inneren Räumen abzuhalten. Uebrigens ist diese Hitze im Hochsommer nicht so bedeutend, und es kommt nicht selten vor, daß man gezwungen ist, die Salons selbst während der Haute-Saison noch zu heizen. Daß man in jedem Zimmer dieser Hôtels Dampfheizung, Gasleitung und Ventilations-Einrichtung findet, ist wohl kaum noch zu erwähnen nothwendig.

Die Salons, Zimmer, ja selbst die Treppen und Corridors, sind mit den feinsten Brüsseler Teppichen belegt, und mit solchem Reichthum ausgestattet, daß man sie eben so gut als Thronsäle europäischer Herrscherpaläste, denn als Salons ansehen könnte. In jedem Hôtel findet man ein oder zwei Elevatoren, welche die Verbindung zwischen den einzelnen Stockwerken herstellen. Ihre Einrichtung gleicht einem Schatzkästlein, und ihr Preis dürfte sich bis auf 30, bis 40,000 Dollars per Stück belaufen.

Die Gesellschafsräume sind geräumiger, eleganter und größer als die der vornehmsten Londoner Clubs. So besitzt z. B. das United-States-Hôtel außer dem riesenhaften Parlor noch mindestens hundert kleinere Salons, reiche Spielzimmer, Billardsäle, Trinkhallen, Lesekabinete und Schreibzimmer.

Soweit die innere Einrichtung. Die äußere ist ebenso glänzend. So befinden sich vor der Fronte eines jeden Hôtels, sowie auch längs der ganzen inneren Hoffronten breite, schön gebaute Veranden, oder auch „Piazzas", wie sie in Amerika genannt werden. Das Dach, von hohen schmucken Säulen getragen, ist gewöhnlich in gleicher Höhe mit dem dritten Stockwerk des Hôtels. Von der Straße aus führen breite Treppen zu den „Piazzas" und den in gleicher Höhe gelegenen Hôtel-Eingängen. Die inneren, mehrere Morgen umfassenden Höfe dieses Hôtels bilden prachvolle Parks mit Blumenbeeten, schattigen Baumanlagen und Fontainen. Auf den Musikständen in der Mitte findet in jedem Hôtel täglich dreimal Conzert statt.

Man sieht, daß eigentlich jedes dieser Hôtels ein vollständiger Badeort für sich sein könnte. Es ist Wohnung, Bad, Kurhaus, Promenade, Park, Ballsaal, Conzert, und alles das, wozu in europäischen Badeorten hundert verschiedene Gebäude bestehen. Das Bedienungs-Personal beläuft sich in jedem Hôtel auf 800 bis 1200 Personen, unter denen oft 50 Köche, 300 Kellner u. s. w.

Das sind enorme Verhältnisse, und bei ihrer Betrachtung kommt man unwillkürlich auf die Frage: wie derartige Hôtelpaläste bei so ungeheurer Kapitalanlage und noch viel größeren Betriebskosten im Stande sind, aus einer dreimonatlichen Saison Nutzen zu ziehen? — Sie sind nur während dieser drei Monate des Jahres

geöffnet und das Kapital ist somit während der übrigen Monate todt. Oder sollte man eher geneigt sein, daraus auf die Massen des Besuches schließen zu können? Er allein kann die Ursache großer Einnahmen sein, denn auch der Preis ist überall gleich gering, 5 Dollars pro Tag und Person.

In diesen wenigen Hôtels konzentrirt sich das Leben von Saratoga, denn die Stadt selbst mit ihren alleenbesetzten, schattigen Straßen, hat keine weiteren Clubs und Kurhäuser und Restaurants aufzuweisen. Sogar die übrigen zahlreichen kleineren, zusammen etwa 12,000 Menschen umfassenden Hôtels und Boardinghäuser sind auf diese Riesen-Karavansereien angewiesen.

Das Alpha und Omega des Tagesprogramms von Saratago ist Essen, Trinken, Schlafen und — Klatsch. Sollte man deshalb allein nach Saratoga gehen? Die



Das United-States-Hôtel.

Leute wissen selbst nicht, warum sie den Sommer dort zubringen. Fragt man sie — dann sind sie verwundert über die Frage und antworten allenfalls: — Weil es Mode ist.

Was man der Mode zuliebe nicht alles thut! Mit Saratoga geht es ebenso wie mit Damenkleivern nach neuestem Schnitt. Sie sind häßlich, unästhetisch, beschwerlich, und fragt man die Damen, warum sie sich damit quälen, so ist die Antwort: — Weil es Mode ist.

Saratoga ist überreich an angenehmen Promenaden, Gärten, Parks und gesellschaftlichen Unterhaltungen, wenn nur jede Dame so viel Muth hätte, um sich von dem Vorsatze loszureißen, dasselbe zu thun, „was die Andern thun". — Und was thun diese „Andern"? Hier ist das Programm:

Nach dem gewöhnlich substanziellen Frühstück, das schon Morgens 10 Uhr eingenommen wird, setzt sich Madame Saratoga in einen der vielen hundert Schaukelstühle auf der Piazza, bis es anfängt warm zu werden, dann zieht sie sich zurück, um sich für das Diner anzukleiden. Nach dem Diner, das um zwei Uhr eingenommen wird, kommt abermals ein halbes Stündchen die Piazza an die Reihe, worauf sich Madame für ein Schläfchen zurückzieht, um etwa um 6 Uhr in brillanter Straßentoilette wieder zu erscheinen. Der Wagen steht bereit. Sie fährt nach dem schönen Saratoga-See, nimmt etwas Eis und Limonade, und kehrt gerade zu rechter Zeit zum Souper zurück. Um 9 Uhr begiebt sich Madame in ihr Boudoir, um große Abendtoilette



Innere Ansicht des United-States-Hôtels.

zu machen und ihren erdrückenden Diamantenschmuck anzulegen. Ist es dunkel geworden, dann steigt sie in Seide und Gold, mit Seidenstrümpfen und Schuhen mit Diamanten-Schnallen auf die Piazza herab, und dann beginnt in den Hôtels das elegante Leben. Die Gäste des Grand-Union-Hôtels gehen nach der Congreß-Hall, Congreß-Hall geht nach dem United-States, von „States" nach Grand-Union, und so fort, bis die ganze Runde gemacht ist, und bis alle die schönen Insassen des einen Hôtels, die Toiletten ihrer Rivalinnen in den andern Hôtels gemustert und kritisirt haben. Mitunter ist Madame Saratoga am Abend zum Tanzen aufgelegt, aber sie thut es eigentlich niemals. Die brillant illuminirten Ballsäle werden geöffnet. Die Orchester spielen die „Madame-Angot"-Quadrille oder die „Blaue Donau". Die reichsten

Toiletten, die schönsten Diamanten versammeln sich mit ihrem resp. Eigenthümern, aber — Niemand tanzt, ausgenommen ein paar junge Leute aus den umliegenden Boardinghäusern, die sich heimlich ins Hôtel geschmuggelt haben.

Das ist das tägliche Leben in Saratoga — das ist, was von zehn Frauen neun beginnen.

Für die Männer ist das Verbringen der Saison ein absolutes Vacuum in ihrem Leben. Glücklicherweise giebt es Newyorker Journale und Billards genug. Sie und die Trinkhallen sind ihre Rettung vor — geistigem Selbstmord.

Aus dieser Lebensweise lassen sich die Badegäste Saratogas nur durch außergewöhnliche Vergnügungen, wie fêtes champêtres, Kinderbälle und Gartenfeste bringen, die von den unternehmenden Hôtelwirthen zur Belustigung der Kurgäste veranstaltet werden. Zu Gartenfesten wird von dem betreffenden Hôtelier die Elite der andern Hôtel-Gäste eingeladen. Der Garten wird mit Flaggen und Guirlanden geschmückt, und in der Mitte unter einem Zeltdache ein Pavillon aufgeschlagen. Herren dürfen im Morgen-Anzuge, d. i. in geschlossenem Rock mit lichten Beinkleidern und ebensolchen Handschuhen — oder in Abendtoilette erscheinen; Damen jedoch müssen stets in großer Toilette sein. Die Kinder, die bei solchen Festen, wie überhaupt im amerikanischen Leben, eine Hauptrolle spielen — sind bei solchen Gelegenheiten überreich gekleidet und mit Schmuck so überladen, daß man glauben könnte, sie kämen schon mit diamantenen Ohrgehängen zur Welt. — Und was eine Frau an Diamanten besitzt, muß sie tragen, selbst wenn sie unter dem Drucke der Colliers und Brochen kaum athmen könnte. So ist das Gebot des Herrn Gemahls.

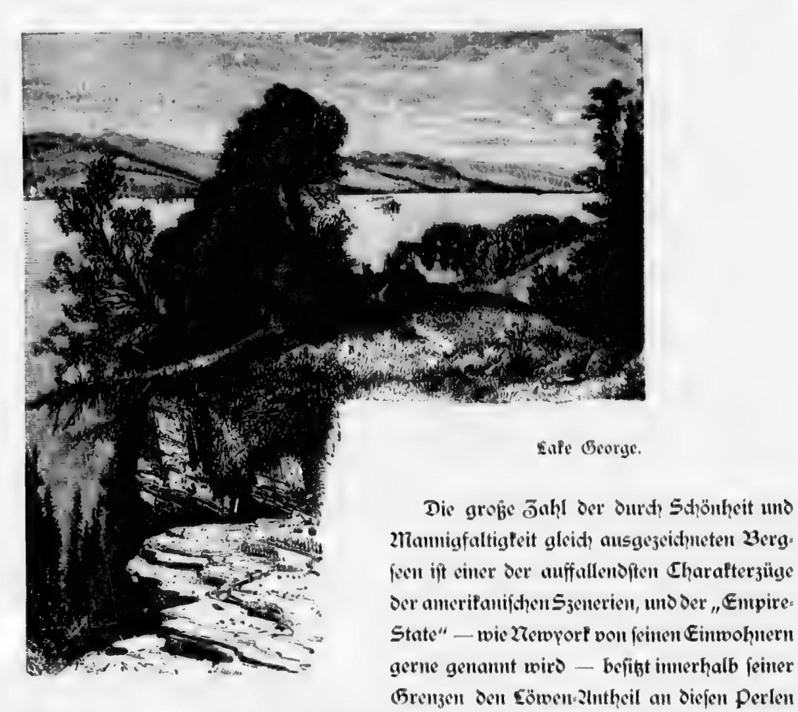
Bei solchen Gelegenheiten kann man sehen, daß es in dem riesigen Bienenkorbe zwischen dem atlantischen und stillen Ozean doch ein Plätzchen giebt, wo das Massen-Faulenzen an der Tagesordnung und das Nichtsthun König ist. Die Leute, die Saratoga besuchen, kommen in der That, nur um sich von den geschäftlichen Anstrengungen der Winterperiode, von der Ueberarbeit zu erholen, und diese Leute, raffinirt in geschäftlicher Beziehung, gehärtet im Ringen nach dem allmächtigen Dollar, sind nicht im Stande, sich selbst zu unterhalten, selbst etwas zu veranstolten. Und so sitzen sie mit verschränkten Armen langweilig in den Schaukelstühlen, die Vergnügungen erwartend, die ihnen andere aufoktroyiren. Für sie werden die Wettrennen und Regattas veranstaltet, für sie besteht die Spielhölle des Morrissey'schen Clubhauses. — Aber das genügt ihnen nicht. Es giebt unter dieser stillen trägen Menge der sogenannten Newyorker Shoddy Aristokrafie, die sich hier breit macht — gewiß Viele, die mit neidischen Augen Jene betrachten, die im Stande sind, *sich selbst* untereinander zu unterhalten, ohne die Zuthat eines aufregenden Wettrennens oder einer Spielhölle.

Die Umgebung Saratogas ist mit Ausnahme des schattigen Excelsior-Parks und des Saratoga-Sees ziemlich reizlos, allein der letztgenannte See gewährt desto größeres

Vergnügen durch seine schönen, mit Gärten, Restaurants und reichen Villen überhöhten Ufer, und die vielen Regattas, Jagden und Fischpartien, die auf seiner spiegelglatten Fläche abgehalten werden. Er ist entschieden einer der reizendsten kleinen Seen Amerikas, und die Spazierfahrten der vornehmen Badewelt von Saratoga sind gewöhnlich seinen Ufern gewidmet.

Bei den Indianern, die noch jetzt zur Saisonzeit ein kleines, von Weißen vielbesuchtes Lager in der Nähe des Congreß-Parks aufgeschlagen haben, herrscht in Bezug auf den See ein eigenthümlicher Glaube. Wahrscheinlich hervorgerufen durch die ruhige, lautlose Wasserfläche glaubten sie, der große Geist schwebe über dem Wasser und würde Jedem Verderben bringen, der es wagte, die Ruhe des Sees durch ein Wort zu unterbrechen. Man erzählt sich hierüber eine charakteristische Anekdote. Vor langen Jahren wollte eine der vorgeschilderten Saratogaer Damen in einem Indianer-Kanoe über den See fahren. Die wackeren Mohawks warnten sie davor, während der Ueberfahrt ein Wort über ihre Lippen kommen zu lassen. Als sie jedoch in die Mitte des Sees gekommen waren, stieß die Dame, um den Aberglauben der Indianer zu zerstören, einen Schrei aus. Entsetzt führten die in Todesangst schwebenden Indianer das Kanoe über den See und erreichten auch ohne den mindesten Unfall das jenseitige Ufer. Lachend hielt nun Madame dem düsteren Mohawk seinen Aberglauben vor. Er jedoch antwortete: „Der große Geist ist gnadenvoll. — Er weiß, daß eine weiße Frau die Zunge niemals halten kann.“ —

IV. Die Adirondacks und ihr Seen-Gebiet.



Lake George.

Die große Zahl der durch Schönheit und Mannigfaltigkeit gleich ausgezeichneten Bergseen ist einer der auffallendsten Charakterzüge der amerikanischen Szenerien, und der „Empire-State“ — wie Newyork von seinen Einwohnern gerne genannt wird — besitzt innerhalb seiner Grenzen den Löwen-Antheil an diesen Perlen der Natur. Zwischen den canadischen Seen im Westen, dem Champlain-See im Osten und dem Lorenzo-Strom im Norden windet sich eine ganze Perlenschnur von diesen Seen in dreifacher Reihe um den Nacken des jungfräulichen Gebirges, das sich hier noch unberührt von der Hand der Zivilisation in die Wolken erhebt. Es sind die Adirondacks.

Newyork hat es kaum nöthig, sich mit den schon geschilderten Seen, dem Seneca, dem Saratoga, Cayuga, Pleasant, Paradox und anderen Seen zu brüsten, denn mit dem einzigen Horicon-See kann es die Schweiz und Schottland und Norwegen in die Schranken rufen.

Der Horicon liegt in einem der lieblichsten und schönsten Landstriche der Vereinigten Staaten, und von der weißen Zivilisation sind bis jetzt nur die Wohlthaten, nicht aber die Schattenseiten bis zu ihm gedrungen. Den Rauch der Locomotive kennt er noch nicht, und seine Ufer sind noch von keinen Schienenfesseln umspannt. Der Canadier, der mit der Eisenbahn längs des Lake-Champlain heruntergefahren kommt, muß am nördlichen Ende des Horicon am romantischen Fort Ticonderoga das Boot besteigen, und seinem klaren, silbernen Wasser huldigen, wenn er zu dem See gelangen will. Auch der Newyorker kann auf seinem Fluge aus der Hauptstadt



Lake-Champlain und die Ruinen von Ticonderoga.

längs des Hudson und über Saratoga hinauf nur bis Glenfalls, einem kleinen am Fuße der Adirondacks gelegenen Landstädtchen, mit der Eisenbahn vordringen. Eine Postkutsche bringt ihn dann auf den herrlichsten Waldwegen nach Caldwell, dem Südende des Sees.

Horicon ist der Name, welchen der Indianer dem See gegeben. Er bedeutet „Silbernes Wasser"; er nannte den See auch Canideriout, oder der „Schweif des Sees" in Bezug auf seine Verbindung mit dem großen Lake-Champlain. Die katholischen Franzosen, die nach den Indianern die Besitzer dieses irdischen Paradieses

waren, tauften ihn Lake-Sacrament, und der Engländer, damals noch treu seinem Königshause ergeben, nannte ihn nach dem Zurückdrängen der Franzosen Lake-George. Der Amerikaner hätte ihn demgemäß eigentlich nach der Unabhängigkeits-Erklärung in „Lake-Republic" umtaufen sollen, allein er war barmherzig. Nachdem er ja den englischen Regenten einen ganzen Welttheil entrissen, wäre es grausam gewesen, ihnen nicht dieses herrliche Fleckchen der Erde zu belassen. So blieb denn sein Name Lake-George.

Der See ist ein Traum aus grünem Wald und Berg und blauem Wasser, in dessen krystallenen Fluthen sich der Himmel widerspiegelt. Nur der wird ihn schön finden, der selbst ein Stückchen Himmel in seinem Herzen hat. Der gewöhnliche Besucher ist in der Regel enttäuscht und findet ihn langweilig. Es giebt eben zweierlei Gattungen von Landschaften: die eine imposant, wildromantisch und niederdrückend durch die Majestät — sie allein wird den entzücken, der den George-See unschön findet. Die andere lieblich, mild, ein Traumbild aus dem Paradiese. — Die eine wird berauschen für den ersten Moment, den ersten Tag vielleicht — aber die zweite wird man erst allmählich liebgewinnen, je länger man in ihr verweilt. — So geht es dem Besucher mit Lake-George.

Der See liegt an dem oberen Ende eines Seitenthales des St. Lawrence. Am Ostabhange der Adirondacks sich nach Süden erstreckend, besitzt er eine Länge von über dreißig Meilen, und eine Breite von 1 bis 3 Meilen. Der See ist berühmt wegen der Tiefe und Klarheit seines Wassers und der großen Zahl von Inseln jeder Größe, die aus der Spiegelfläche emporragen. Seine Ufer sind steil, und hohe dicht bewaldete Berge umschließen ihn von allen Seiten. — Es ist keine leichte Aufgabe, hier all' die Romantik zu schildern, die sich dem glücklichen Besucher des Sees auf jedem Wege entgegenstellt. Am Lake-George ist Alles schön, und selbst wenn man es versuchen würde, einzelne Stellen in Wort und Bild zu schildern, man erschiene doch nur wie der Pedant in Heracles, der einen Ziegel als Probe der Schönheit eines Hauses mit sich nahm.

Dem Besucher erscheint der See idyllisch, jungfräulich selbst, erst in jüngster Zeit in der Einsamkeit des Waldes entdeckt, der Menschheit erschlossen. Und sonderbar! Gerade dieser See mit seinen lieblichen Ufern und seiner von allen Hauptrouten der Zivilisation entfernten Umgebung war einstens der Schauplatz blutiger, grausamer Kämpfe, und das schon zu den Zeiten, wo noch der „rothe Mann" der Herr und Gebieter dieser Ufer war.

Welch' ungeschriebene, unbekannte Thaten aus jener Zeit mögen nicht in den schweigenden Wässern begraben liegen! Ja selbst seit jenem Zeitpunkte, wo der See in den Bereich des Historikers kam, finden wir zahllose Kriegsthaten in seiner Geschichte. Tapfere Armeen ruhen unter den Wäldern begraben, die heute die Seeufer bedecken, und viele der kühnsten und bedeutendsten Thaten der Colonial-Kriege fanden

hier ihren Schauplatz. Hier ist es auch, wohin James F. Cooper die Szenen seines berühmten Romanes „der letzte Mohikaner" verlegte.

Lake-George ist gegenwärtig im Vergleich zu den Bergseen der alten Welt das, was eine schüchterne, in Waldes-Einsamkeit aufgewachsene Jungfrau zu der eleganten Salondame sein mag. Die verfeinernde, verschönernde Hand der Kunst wird ihr bald ein anderes Ansehen geben. An die Stelle der Ruinen- und Legenden-umhüllten Plätzchen werden lachende Villen und Gärten kommen, und schon hat das Hôtelwesen begonnen, sich an den herrlichen Ufern breit zu machen. Ob jedoch diese Verwandlung dem schönen, jungfräulichen See zum Vortheil gereichen wird, ist die Frage.

Bedeutend größer an Ausdehnung, aber nicht an Schönheit, ist der nördlich an den Lake-George schließende Lake-Champlain. Beide Seen, sowie noch mehrere andere mit ihnen verbundene, könnten eher als Nebenflüsse des St. Lorenzo bezeichnet werden, denn ihr nördlich aus dem Lake-Champlain tretender Abfluß, der Richelieu-River, mündet in ihn, und der ganze Charakter der Seen mit ihren langgestreckten, gewundenen Bett beweist, daß sie nur ehemalige Flußthäler ausfüllen, welche gleichzeitig die Scheide zwischen zwei Gebirgs-Zügen bilden: den Adirondacks und den Franconia Mountains, die ersteren westlich, die letzteren östlich des Lake-Champlain.

Ein System von Dampferlinien durchzieht das ganze Seen- und Flußgebiet, und eine solche Dampferreise vom Südende des Lake-Champlain, an welchem auch die stattlichen Ruinen des alten Fort Ticonderoga liegen, nach dem Lorenzo gehört zu den schönsten Parthien Neu-Englands. Der Champlain-See bildet nämlich gleichzeitig auch die Grenze zwischen den Staaten Newyork und Vermont, während sein nördliches Ende bis in das Gebiet von Canada hineinreicht. Zwei Flüsse münden am Westufer in den See: der Au-Sable und der Saranac-River, beide berühmt wegen ihrer Szenerien und der furchtbaren Schlünde, welche sie auf ihrem Laufe durchfließen. An ihnen aufwärts dringend, gelangt man in das Herz jener zwischen dem Lorenzo und dem Champlain-See sich ausbreitenden Wildniß, die Adirondacks genannt. —

Der Charakter dieses zerrissenen, wilden, urwüchsigen Berglandes ist kaum in irgend einem anderen Gebirgssystem der Welt wiederzufinden. Es sind unzählige, aneinanderstoßende Bergkegel, weder in Gruppen noch in Ketten beisammenstehend, sondern wie ungeheure Wellen des Meeres in ihrem Wüthen plötzlich aufgehalten und versteinert und im Laufe der Zeit mit Wäldern bedeckt.

Und was für Wälder! Tausende von Quadratmeilen Landes sind hier mit undurchdringlichem Dickicht, mit Urwäldern bedeckt, in welche einzudringen die Axt des Holzfällers vergeblich versuchen würde. Hochwild, Bären und Wölfe hausen hier noch unbelästigt von dem Jäger. Zahlreiche Engpässe und Bergparthien wurden noch niemals vom Fuße des Menschen betreten und liegen noch unentdeckt und un-

erforscht in der Wildniß. Man sieht sie wohl, diese Berge und Seen, von dem Gipfel irgend einer überragenden Berg-Höhe, allein das Dickicht und das Labyrinth von Schluchten, Flüssen und Seen macht das Vordringen zu ihnen unmöglich. Unzählige Seen von größerer und geringerer Ausdehnung ruhen in romantischer Einsamkeit zwischen den Berggipfeln droben gebettet, und nur selten



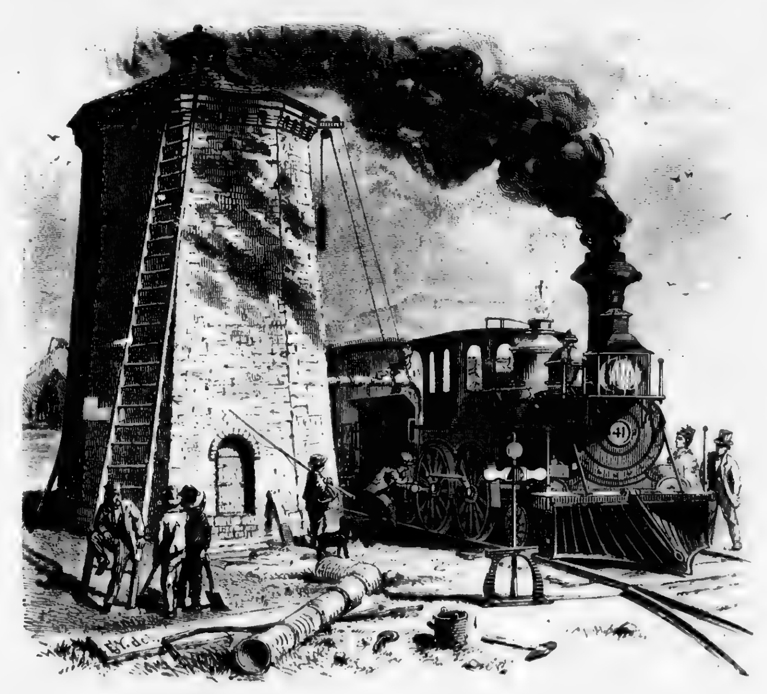
Ein Bergsee in den Adirondacks.

gelangt ein Jäger oder Fischer in diese Regionen, um reiche Ernte zu halten. Am besuchtesten ist die Gegend an dem wilden Racket-Fluß, und der gleichnamige See bildet gewöhnlich den Ausgangspunkt der Jäger, welche während des Sommers die Vorberge der wilden Adirondacks durchstreifen. Aber niemals gelingt es ihnen, das Herz dieser Urwald-Region zu erreichen.

V. Von Newyork nach Buffalo.

Der Erie-Canal.

Eine der schönsten Eisenbahnfahrten Amerikas steht uns bevor. Die Staaten Newyork und Pennsylvanien sind nicht nur ihrer großartigen industriellen Entwickelung,



Eine Wasserstation der Erie-Eisenbahn.

sondern auch der herrlichen Szenerien wegen berühmt, die sie innerhalb ihrer Grenzen umfassen. Das zweitmächtigste Gebirgssystem des Continents, das Alleghany-Gebirge, durchzieht sie in mehreren parallelen Ketten, sich bis auf 4000 Fuß über das Meer erhebend, in nordöstlicher Richtung. Die schönen, historisch berühmten Ströme Hudson,

Delaware und Susquehanna sind Eigenthum der beiden Staaten, und sie beherrschen das große Gebiet der canadischen Seen.

Die Erie-Eisenbahn, eine der vier großen Hauptrouten des Continents, verbindet dieses Seengebiet mit der Hauptstadt des atlantischen Ozeans, mit Newyork, und zwischen den Staaten Newyork und Pennsylvanien nach Buffalo und dem weltberühmten Niagara laufend, durchzieht sie die genannten Ströme und Gebirge, und endlich auch das Seengebiet des westlichen Newyork.

Folgen wir ihr auf ihren Wegen. Die Bahnhöfe sämmtlicher nach dem Westen und Süden laufenden Bahnen befinden sich nicht in Newyork, sondern in der am Festlande liegenden zweiten Hauptstadt des Staates New-Jersey, Jersey-City, und die Passagiere werden von Newyork aus dahin auf den großen schwimmenden Palästen — den Ferrybooten — über den breiten, tiefen Hudson gebracht, der hier in die Bai von Newyork, und damit in's Meer mündet. Das majestätische Flußleben, das wir bereits in den früheren Kapiteln geschildert, und das sich in solcher Großartigkeit vielleicht nur noch in London und Liverpool wiederholt, zeigt sich bei jeder Ueberfahrt mit dem Fährboote in seinem vollsten Glanze. Wir kreuzen auf der wenige Minuten dauernden Ueberfahrt den Lauf von mächtigen Dreimastern, nach Australien oder Indien bestimmt; von großen transatlantischen Fahrern, von Kriegsschiffen, Dampfkrahnen, Fischerbooten und Schleppschiffen. Sorgsam beobachten die Steuerleute in den kleinen Glashäuschen oben das Fahrwasser, und nicht selten wird es nothwendig, inmitten des Stromes anzuhalten, um eines der unbeholfenen Segelschiffe vorbeipassiren zu lassen. Mit seltener Geschicklichkeit steuert unser Boot endlich in die engen Fährhäuser hinein, und hier steht schon der Zug bereit, der uns aus dem geschäftigen, großartigen Treiben der Weltstadt hinausbringen soll in's Freie, in Feld und Flur.

Aber damit hat es noch gute Weile. Wohl trägt nur das Häusermeer auf der langen Manhattan-Insel den Namen Newyork, allein das Gebiet der Metropole Amerikas erstreckt sich noch weit in's Land und ihr Pulsschlag ist noch für hundert Meilen landeinwärts fühlbar. Schon die an 100,000 Einwohnern zählende Großstadt, in der wir uns nun befinden, Jersey-City, lebt und blüht nur als Vorstadt von Newyork. Die fünf- bis sechshundert Züge, die täglich aus allen Theilen des Continents hier einlaufen, sind für Newyork bestimmt, und die Bevölkerung der Stadt lebt und arbeitet für Newyork.

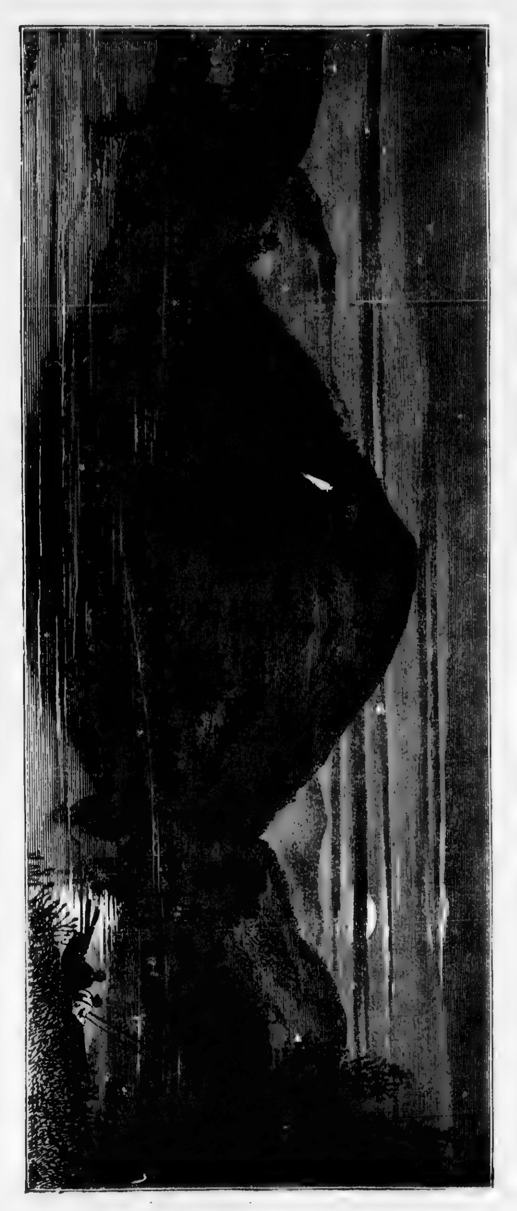
Wir sind im bevölkertsten, industriereichsten Theile Amerikas, und das rege Leben, die zahlreichen Eisenbahnen, die wir kreuzen, die vielen Städte und Fabriken und Landhäuser, an denen wir vorüberfliegen, erinnert uns an die Umgebung Londons, wie man sie auf der Einfahrt von Greenwich aus zu sehen bekommt. Alles ist in regster Thätigkeit. Dutzende von Eisenbahnzügen fliegen hintereinander der Hauptstadt zu; das Läuten der Locomotiv-Glocken, das Dröhnen von Dampfhammern und

Schmieden, das Pusten und Blasen der Dampfmaschinen, und dazu der Ausblick auf die Industriestädte und Fabriken in der Umgebung, machen einen überwältigenden Eindruck selbst auf Jene, die an das Leben in den Hauptstädten Europas gewöhnt sind.

Erst nachdem Paterson, eine reiche Industriestadt Neu-Jersey's, passirt ist, gelangt der Zug in freieres Land, in ein Gebiet, wo der Pflug dem Dampfhammer die Herrschaft streitig macht. Immer mehr gewinnt er Oberhand, und auch an die Stelle der rauchenden Schlotte und geschwärzten Fabriken sind freundliche, zwischen Bäumen und Hügeln halb verborgene Städtchen getreten, in denen der Newyorker Bürger während der heißen Sommertage Unterkunft sucht. Ueberall zweigen sich von der zweigeleisigen Hauptbahn Nebenbahnen ab, deren es auf der 444 Meilen langen Strecke von Newyork nach dem Niagara nicht weniger als etliche dreißig giebt. Man sieht, daß man sich auf einer Hauptader des Riesenkörpers befindet, dessen Herz und Seele Newyork ist. —

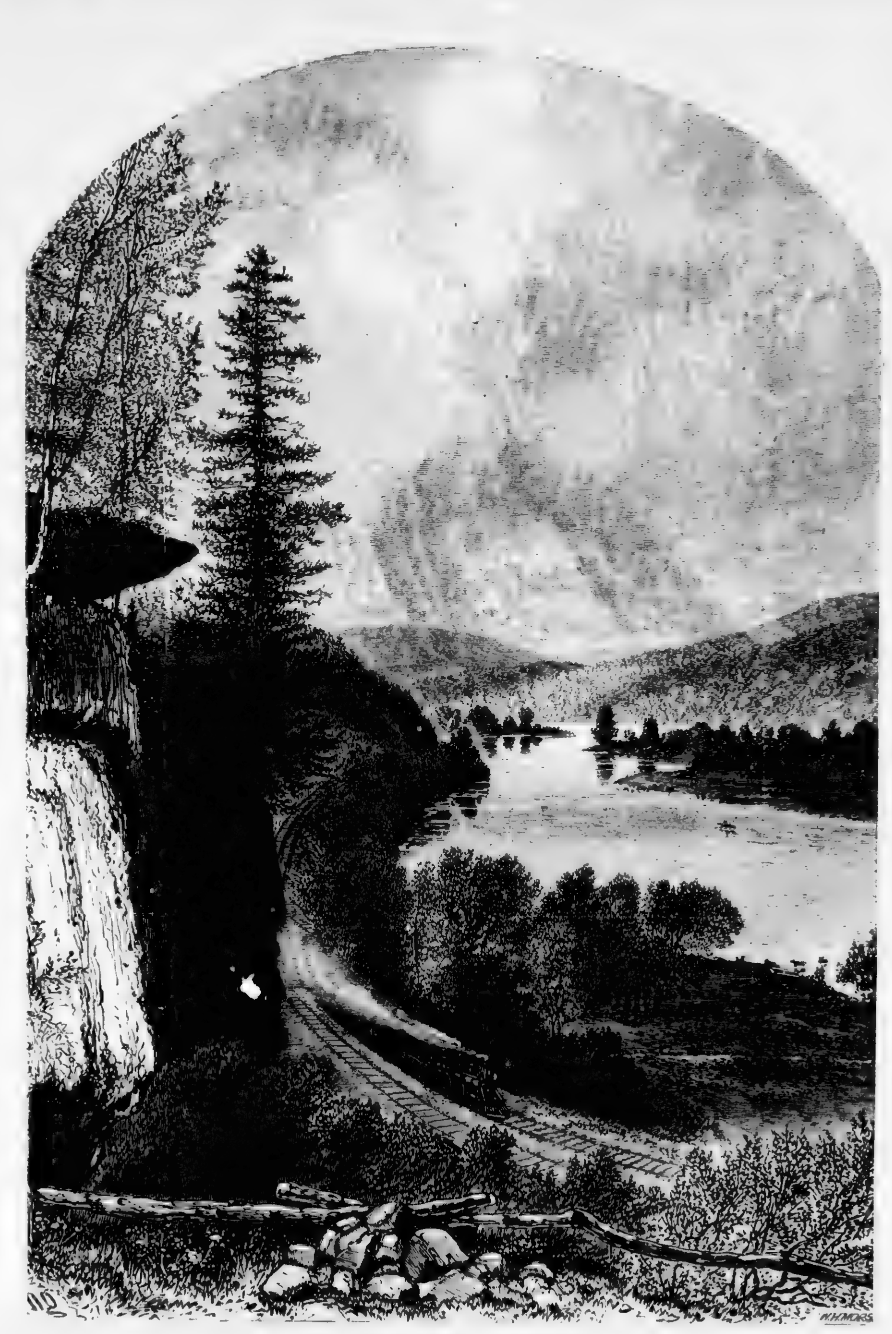
Nach kurzer Fahrt ist der Delaware erreicht. Schon viele Meilen zuvor, auf der Höhe der Wasserscheide zwischen seinem und dem Stromgebiet des Hudson, der sogenannten Shawangunkkette, konnte man seine spiegelnde Wasserfläche und die glitzernden Thürme von der an seinen Ufern liegenden Stadt Port-Jervis zwischen den Bergen hindurch erkennen. Der Zug fährt, nur von seiner eigenen Schwere geführt, donnernd den westlichen Abhang der Bergkette herab, und mit seiner nun folgenden Ueberfahrt über den hier schon majestätischen Strom tritt er in eines der schönsten Flußthäler der Vereinigten Staaten. Dem Europäer sind die Szenerien, die ihm hier mit jedem Schritte entgegentreten, neu und fremd. Diese Ueppigkeit des Baumwuchses, diese Kühnheit der Gebirgsformen, diesen malerischen Reiz des mit grünen Inseln bedeckten Flußbettes sucht er in seiner Heimath vergeblich. Hier tritt er auch in die Heimath des, in diesen Regionen mythisch gewordenen Indianers, und seiner reizenden Idyllen, wie seiner blutigen Kämpfe. Wohl wird ihn die Erinnerung an das Gelesene, Fels und Wald mit den kühnen, rothhäutigen Heldengestalten bevölkern lassen, aber der Flug seiner Phantasie wird durch die Locomotive gehemmt, die ihn hier über Werke der weißen Generation hinwegführt. Nur die Namen und der Schauplatz ihrer Thaten sind von dem verschwundenen Volke geblieben. Hier Callicoon mit seinem lieblichen Delaware-Thale, dort Hancock, wo sich die beiden Arme des Stromes vereinigen, und endlich Starucca, in dessen Nähe die Eisenbahn auf einem hohen, steinernen Viadukt in vollem Ausblick auf den Delaware über eine Seitenschlucht hinübersaust.

Ein einziger, großer jungfräulicher Wald mit dem üppigsten Baumwuchs bedeckt die ganze Gegend weit über alle Berge hinweg. Er ist noch die Heimstätte von scheuem Hochwild, und nur wenige Köhlerhütten, geschweige denn Ortschaften sieht man auf diesem Gebiete. Aber es währt nicht lange. In weniger als einstündiger



Fluß-Scene am Delaware bei Hancock.

Fahrt liegt das Thal des Delaware mit seinen berühmten Szenerien hinter uns, und wir sind zu einem dritten Strom, dem Susquehanna, gelangt. Hier treten an die Stelle von Wald und Berg das hügelige, stark bevölkerte Ackerland und reiche Industriestädte, wie Binghampton, Waverly und Elmira. Die letztere, eine der bedeutendsten Städte des Staates Newyork liegt im Mittelpunkte einer reizenden Gegend, die besonders in nördlicher Richtung das berühmte Seengebiet des westlichen Newyork mit seinem Schluchtensystem, den Watkins und Havanna-Glens, dem Seneca, Cayuga, Keuka und Canandaigua-See umfaßt. Wir behalten uns den Besuch dieser schönen Alpenseen für später auf, und eilen weiter mit den nahezu ganz aus Salon- und Schlafwaggons bestehenden, sogenannten „Pacific-Expreß"-Train, der in siebentägiger Fahrt von den Ufern des atlantischen bis an jene des pazifischen Ozeans eilt. In Hornellsville, der gewöhnlichen Mittagsstation, befindet sich ein großes, der



Der Delaware-Strom bei Callicoon.

Eisenbahngesellschaft gehöriges Restaurant, und während wir hier für den fest-gesetzten, auf den meisten Bahnen Amerikas gleichen Preis von einem Dollar unseren Imbiß einnehmen, werden die nach Buffalo und dem Niagara bestimmten Waggons von dem Expreßzuge abgekuppelt und nach der Zweigbahn geschoben, auf welcher wir auch bald in nordwestlicher Richtung weitereilen.

Bevor wir Buffalo erreichen, müssen wir an einer der großartigsten Szenerien des Staates Newyork vorüber. Es ist die über 230 Fuß tiefe, steile Felsschlucht des Genesee-Flusses, über welche die Eisenbahn setzen muß, und dabei ein wild-romantisches Panorama vor den Augen des Reisenden entrollt. Es sind die sogenannten Portage-Fälle. Von der gewaltigen, hoch über den wasserreichen, rauschenden Strom setzenden Brücke kann man sein zerrissenes, manchmal von 400 Fuß hohen Felswänden eingeschlossenes Bett auf Meilen verfolgen. Die drei Wasserfälle selbst sind ebenso großartiger Natur. Der oberste oder sogenannte Horseshoe- (Hufeisen-) Fall ist etwa siebzig Fuß, der mittlere 110 Fuß hoch. Aber noch meilenweit hinter den Fällen besitzt der Strom dasselbe zerrissene Flußbett, dieselben Windungen und Katarakte. —

Noch kurze Zeit, und Buffalo ist erreicht.

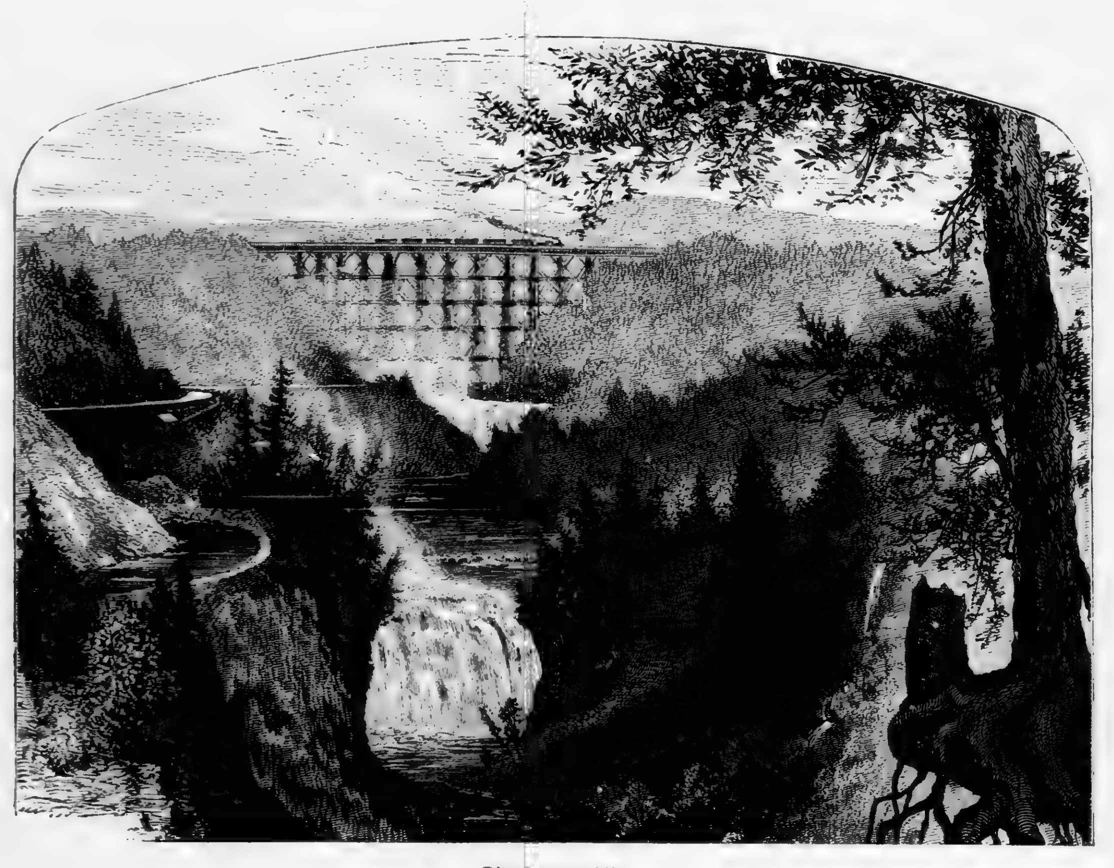
* * *

Buffalo ist nicht nur der Endpunkt der großen Erie-Eisenbahn, sondern noch zwei anderer der fünf großen Verkehrsstraßen, welche die atlantischen Hafenstädte mit dem Westen verbinden. Während die Baltimore-Ohio-Eisenbahn am Michigan-See, und die Pennsylvania-Eisenbahn am Erie-See münden, laufen in Buffalo noch die Newyork-Central-Eisenbahn und vor Allem der berühmte Erie-Canal aus, welcher Buffalo mit Albany und das große Gebiet der Canadischen Seen mit Newyork und dem atlantischen Ozean verbindet.

Diesem Riesenwerke verdanken nicht nur Newyork, sondern auch Buffalo und eine große Zahl anderer Städte ihre Blüthe, theilweise sogar ihren Bestand. Der Canal, über 320 englische Meilen lang, wurde 1825 mit einem Kosten-Aufwand von nahezu 40 Millionen Dollars vollendet, aber diese Herstellungskosten wurden vielfach durch den Segen wieder eingebracht, den die große Verkehrsstraße Newyork und dem ganzen Staate brachte. Wohl ist der Canal den Winter über zugefroren, und seine Rivalen, die Eisenbahnen, übernehmen die Frachtbeförderung zwischen dem Westen und den atlantischen Häfen, was besonders der parallel neben den Canal hinlaufenden Newyork-Central-Bahn zufällt. Aber sobald das Eis im Canale zerschmolzen ist, beginnt das Leben und der Verkehr. Nicht weniger als 28,000 Menschen und 16,000 Maulthiere und Pferde sind dann beschäftigt, das Getreide und sonstige Bodenproducte des Westens nach Newyork zu schaffen, und wie groß dieser Verkehr während des Sommers ist, kann daraus bemessen werden, daß von den jährlichen zehn

Millionen Tonnen Fracht drei auf diesem Wasserwege befördert werden. In der geschäftigen Periode erreichen den Hudsonstrom bei Albany täglich über 150 aus dem Canal kommende Boote, und jedes Boot enthält mehr Fracht, als ein ganzer Eisenbahnzug im Durchschnitt enthält. — Wohl scheint der Verkehr dem Auge des Beobachters nicht so bedeutend zu sein, und wenn er westlich von Albany die langsam dahinziehenden Boote wahrnimmt, so verlieren sie unendlich im Vergleich zu den blitzschnell dahinfahrenden Zügen der Newyork-Central-Eisenbahn. Aber sollte in dem Canal nur für einen einzigen Tag eine Stockung eintreten, so würden innerhalb seiner Schleusen Hunderte von ungeheuren Booten aufgehalten werden, die eben so viel Getreide an Bord führen, als hinreichen würde, um eine Armee für Wochen hinaus zu verpflegen.

Die Städte Buffalo, Rochester, Syracuse, Utica, Rom, Schenectady und Albany — moderne Städte mit antiken Namen — liegen an der schmalen unscheinbaren Wasserstraße, und auf ihr geschieht nahezu ausschließlich der Frachtenverkehr zwischen diesen bedeutenden, industriereichen Städten. Rochester verschifft auf ihm seine Maschinen, Syracuse das Salz aus seinen ausgedehnten Salinen, und ebenso wie alle diese Städte vor der Eröffnung des Erie-Canals unansehnliche Dörfchen waren, so wirkte der letztere auch als einer der mächtigsten Faktoren für die Entwickelung Newyorks zu dessen gegenwärtiger Stellung. —



Die Portage-Fälle.



Der Starucca-Viaduct.

VI. Watkins-Glen und Trenton-Falls.

Ein eigenthümlicher romantischer Hauch umweht die vielen kleinen Alpenseen des nordwestlichen Amerika — zwischen dem Lorenzo-Strom und dem atlantischen Ozean. Ich nenne sie „Alpenseen", denn wenn auch die Berge in ihrer Umgebung nicht in die Schneeregion emporsteigen, so sind doch Wasser, Ufer, Tiefe und — Romantik dieselben, wie bei den Seen der Schweiz. — Es ist seltsam, daß es hier in dem Lande des Geschäftes, des Mammons Gold, des industriellen Schaffens noch so unentweihte Plätzchen giebt. Ist für den Spekulationsgeist des Amerikaners hier nichts zu holen, oder besitzt er in der That Pietät für diese Gemmen, die hie und da in den Bergen und Wäldern zerstreut liegen? —

Ja. Der Amerikaner ist für Naturschönheiten sehr empfänglich. Sein stetes Geschäftsleben, sein, das ganze Jahr dem Erwerbe und dem industriellen Schaffen gewidmeter Geist ist desto empfänglicher für alles Schöne, je weniger Zeit er sich und seiner Erholung widmen kann. Leider stehen eben Zivilisation und Romantik auf gespanntem Fuß. Die Zivilisation mit ihren Eisenbahnen und Hôtels hat die Schönheit, die Romantik des Niagarafalles zerstört, und überall wohin sie kömmt, da flieht die Romantik wie ein scheues Reh.

Darum ist es desto ergreifender, wenn man sie inmitten eines großartigen, ausgedehnten Eisenbahnnetzes und in der Umgebung großer Städte findet. So ist es mit dem Seneca-See, dessen Ufer eine große Indianer-Nation, die Senecas, einst bewohnte. Ihr Schritt ist verhallt, ihr Gesang ist verklungen. Im Kampfe mit einem andern Stamm ihrer Rasse, den Wyandottes, gingen sie zu Grunde, und was nach der Invasion der Weißen übrig blieb, wurde verjagt. Ihre spärlichen Nachkommen leben auf einer Reservation fern von ihrer Heimath, im äußersten Westen des Staates Newyork, in der Nähe der Stadt Salamanca.

Am nördlichen Ende des Seneca-Sees liegt die Stadt Geneva oder Genf. Nicht umsonst legten die Ansiedler ihrem Städtchen den Namen jener Schweizer Stadt bei. Er war gut gewählt. Dampfschiffe vermitteln den Verkehr zwischen Genf und dem südlichen Ende des Sees, an welchem das Dörfchen Watkins liegt. Hier ist gleichzeitig die Mündung des wasserreichen Stromes, der aus den Bergen kommend, sich die tiefe, Watkins-Glen genannte Schlucht durch die Felsen gewaschen.

Begeben wir uns dahin.

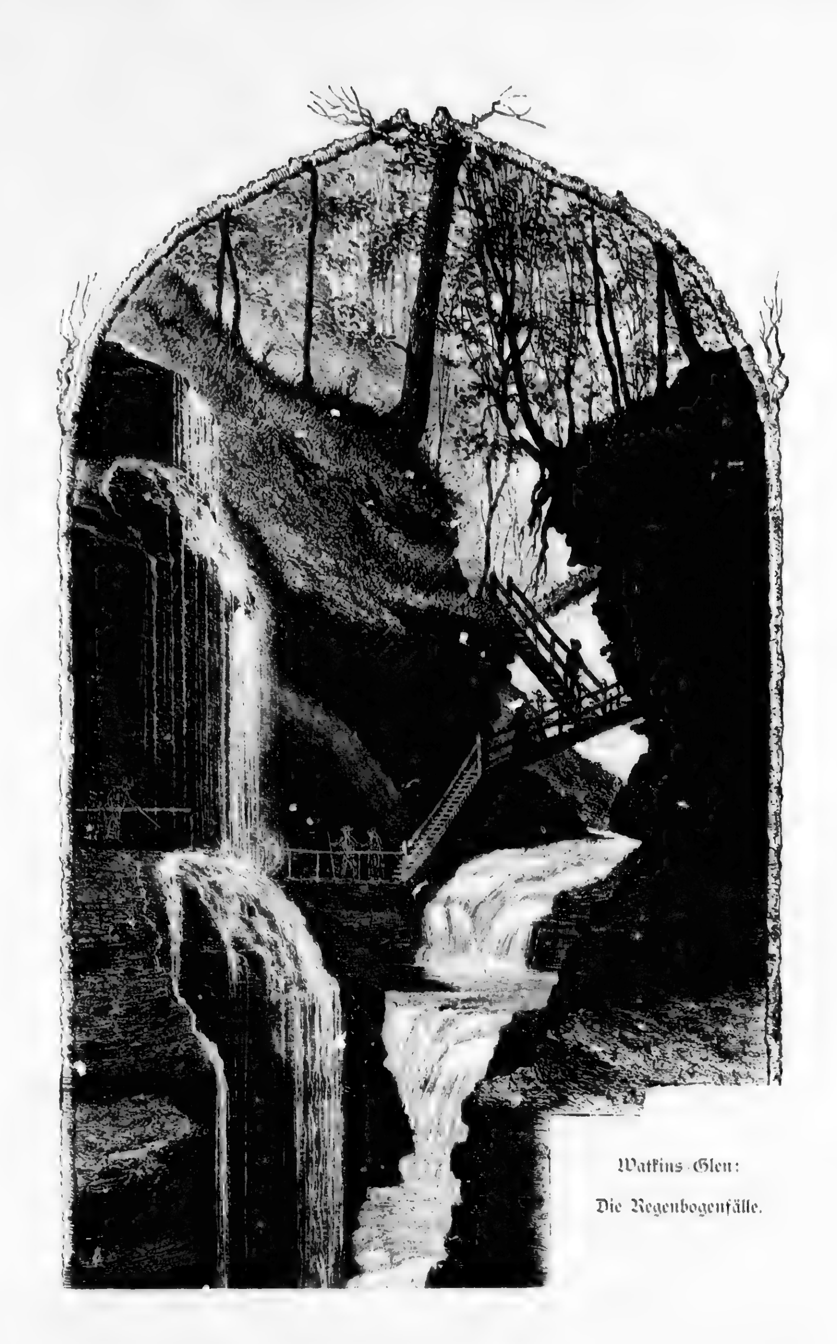
Die kleinen, von den Rädern des Dampfschiffes aufgeworfenen Furchen sind die einzige Bewegung auf der spiegelglatten Fläche des romantischen Sees. Seine Wasser

sind von krystallener Reinheit und an manchen Stellen von außerordentlicher Tiefe, während seine Ufer aus einer Reihenfolge von bewaldeten Hügeln bestehen, deren sanfte Wellenlinien sich in weiter Ferne verlieren. Schöne Dörflein, umgeben von Feldern und Gärten, ruhen hie und da in dem Dickicht des Waldes. Niemals verliert man die Ufer des von 2 bis 5 Meilen breiten Sees aus dem Auge, niemals wird das letztere müde, sie zu betrachten. Am Ende des vierzig Meilen langen Sees liegt Watkins, wo Kutschen bereit stehen, uns die steile Anhöhe hinauf nach dem an der berühmten Felsschlucht gelegenen vorzüglichen Hôtel, dem Glen-Mountain-House, zu bringen. Hier befindet sich auch der einzige Zugang zu der Schlucht.

Bis vor Kurzem war das Vorhandensein einer solchen wohl bekannt, allein sie war gänzlich unzugänglich, und Niemand hatte zuvor ihren Grund betreten. Es erforderte langjährige Arbeit, um die etwa 12 Meilen lange Schlucht nur auf ein Viertel dieser Entfernung dem Publikum zugänglich zu machen, und nicht weniger als dreißig Brücken, und vielleicht ebensoviele in den Felsen gehauene, vielstufige Treppen erleichtern gegenwärtig den Besuch, ohne den letzteren jedoch ganz gefahrlos zu machen.

Der klare, wasserreiche Bergstrom, der die Kluft durchfließt, hat sie auch im Laufe der Jahrtausende geschaffen, allein die senkrechten, viele hundert Fuß hohen Felswände, die Klaffungen und Windungen lassen den Glauben erwecken, als wären die Berge einstens vom Gipfel bis zum Grunde jäh entzwei gespalten worden. Erst bei näherer Betrachtung sieht man, daß diese ganze Unterwelts-Region aus einer Serie von Klüften besteht, die stufenförmig übereinander sich bis zum Kamm des hohen Gebirgsrückens südlich des Sees erheben. Bei jedem Schritt stößt man auf natürliche Fels-Arkaden, Gallerien, Grotten, große, majestätische Amphitheater und enge, dunkle Schlünde — Alles jeder Beschreibung spottend. Und dieses Gebiet der Gnomen bildet das Bett eines Stromes, der in seinem exzentrischen, wahnsinnigen Laufe Myriaden von Wasserfällen und Katarakten bildet, deren abwechslungsreiche Schönheit wirklich unvergleichlich ist. — Die Schlucht erinnert an Vaucluse, allein an Stelle der traurigen, öden Felsen, die sich über Petrarca's Fontaine erheben, sind hier bemooste, grüne Wände, aus denen die üppigste, reichste Vegetation emporschießt. Finstermünz ist unendlich großartiger, aber bei weitem nicht so reich an Abwechslung und Anmuth.

Der Besuch der „Glen", zu welcher ein halber Tag genügt, wird gewöhnlich an ihrem unteren Ende, nahe ihrer Mündung in den Seneca-See, begonnen. Anfänglich von hohen, steilen Bergen eingeschlossen, wird die Szenerie immer wilder, je höher man in der Schlucht emporklimmt. Stellenweise ist man auf engem Raume so vollständig von thurmhohen Felsen umgeben, daß man nur durch die Führung des „Guide" den Fußsteig oder die Treppe findet, auf welcher man weiter emporklettern kann, zu Füßen den brausenden, in Caskaden zerrissenen Strom und darüber senkrechte, feuchte, kaum wenige Fuß von einander entfernte Felswände.



Watkins-Glen:

Die Regenbogenfälle.



Der Seneca-See
und das „Glen-Mountain" Hôtel.

Plötzlich steht man wieder am Grunde eines vollständig kreisrunden Schlundes, mit glattgemeiselten Wänden. Jahrtausende lang haben Wasser und Stein an seiner Vollendung gearbeitet. Noch jetzt kann man am Grunde des klaren Wassers die kugelrunden Steine sehen, die zur Zeit des Hochwassers im wüthenden Wirbel herumgedreht werden, und dadurch den Schlund noch immer tiefer graben. Es ist dies die sogenannte „Grotto", eine der bemerkenswerthesten Stellen des „Glen".

Jeder einzelne Theil der Schlucht führt seinen eigenen, meist absonderlichen Namen, keiner jedoch wurde zutreffender gegeben, wie der Name „Kathedrale", mit dem man hier ein großartiges, von steilen, senkrechten Felswänden umschlossenes Amphitheater bezeichnet. Die Form, Höhe und der vollkommen ebene Boden erinnern in der That an ein gigantisches Kirchenschiff, dessen Decke hier der Himmel ist. Die üppigste Vegetation allüberall, so daß man sich inmitten eines tropischen Urwaldes versetzt fühlen könnte, würde nicht die kühle Temperatur den Besucher eines Andern belehren. An der Stelle des Chors ist hier die mächtige „Central-Caskade", und ihr Murmeln und Rauschen und Sausen ist ein Gesang, der mächtiger zum Herzen dringt, wie die Töne der gewaltigsten Orgel. Sechzig Fuß tief stürzen die Wasser hier über die Felsen herab. Eine hohe Brücke führt gerade über den Fall hinweg. Die Brücken, hier gleichzeitig Treppen von mitunter 70 bis 80 Fuß Höhe bildend, werden immer häufiger, bis man die „Triple-Cascade" und die „Regenbogen-Fälle" erreicht hat.

Dies ist der schönste Theil von Watkins-Glen. Wie schon der Name besagt, stürzt der Strom hier in einer Aufeinanderfolge von drei gleich hohen, aber in Form und Lage vollkommen verschiedenen Caskaden in die Tiefe hinab. Gerade unterhalb des dritten Falles strömt ein kleiner Wildbach über die südliche Felswand, und ergießt sich, durch einen breiten Felsenvorsprung in seinem Sturze gehemmt, in Myriaden von winzigen Tröpfchen und Strahlen, wie aus einer großen Gießkanne, auf einen darunter befindlichen Felsen, um erst von hier in den Hauptstrom zu fallen. Hinter diesem sogenannten „Regenbogen-Fall" und unter dem Felsvorsprung hinweg führt der schlüpfrige Weg. Von der großen, oberhalb der Caskaden befindlichen Treppe, wie auch hinter dem nassen Schleier des geschilderten Falles, genießt man zu Zeiten das Bild zweier Regenbogen in der unmittelbarsten Nähe vor sich. Dazu die überhängenden, gewaltigen Felsen in kuriosen, unglaublichen Formationen, das üppige Grün der Bäume, die Aussicht auf den Strom und die Schlucht! — Fürwahr ein Anblick, den man nie vergessen kann.

Wohl kommen noch oberhalb der Triple-Cascade immer neue Wunder, neue Wasserfälle und Wirbel. Allein mit dem Regenbogen-Falle haben wir den schönsten Theil der Schlucht erreicht, und kehren nun nach dem mitten im Walde herrlich gelegenen Glen-Mountain-Hotel zurück. Eine eiserne Hängebrücke führt von hier über

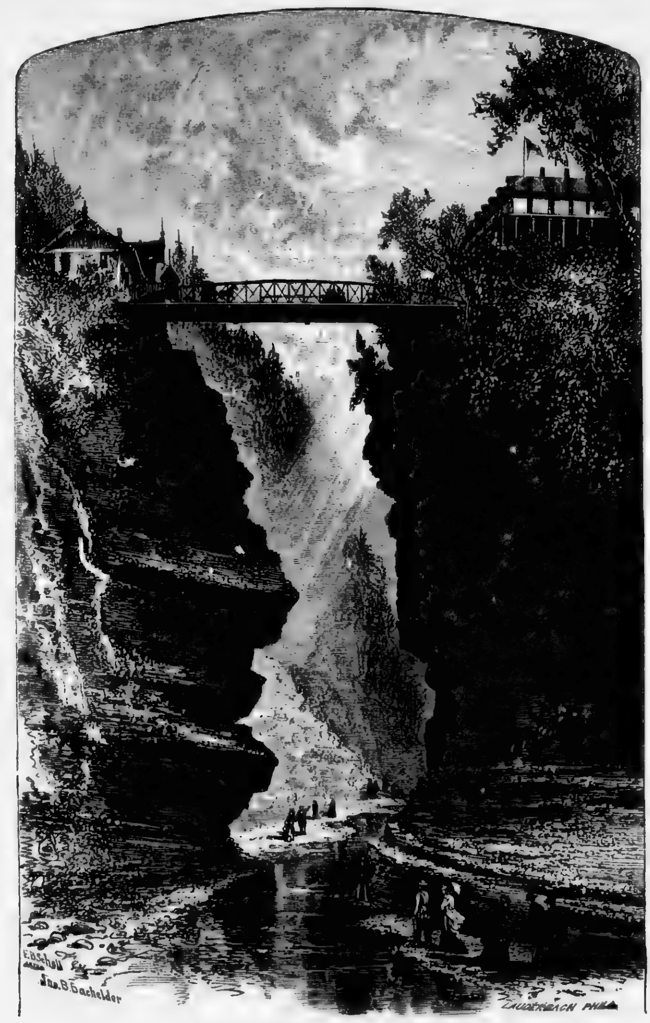
die Kluft nach dem auf dem jenseitigen Ufer gelegenen sogenannten „Schweizerhäuschen", in dem sich die Speisesäle und Gesellschaftsräume des schönen, wohlfeilen Hôtels befinden. — Eine Woche Aufenthalt genügt kaum, um die herrliche, wald- und berg-



Watkins-Glen: Das Schweizerhäuschen.

reiche Umgebung von Watkins kennen zu lernen, aber mit dem Kennen hat man sie auch lieben gelernt, und dann schiebt man die Trennung noch auf weitere Wochen hinaus. Watkins-Glen ist jedenfalls einer der angenehmsten, trautesten Plätzchen des Staates Newyork.

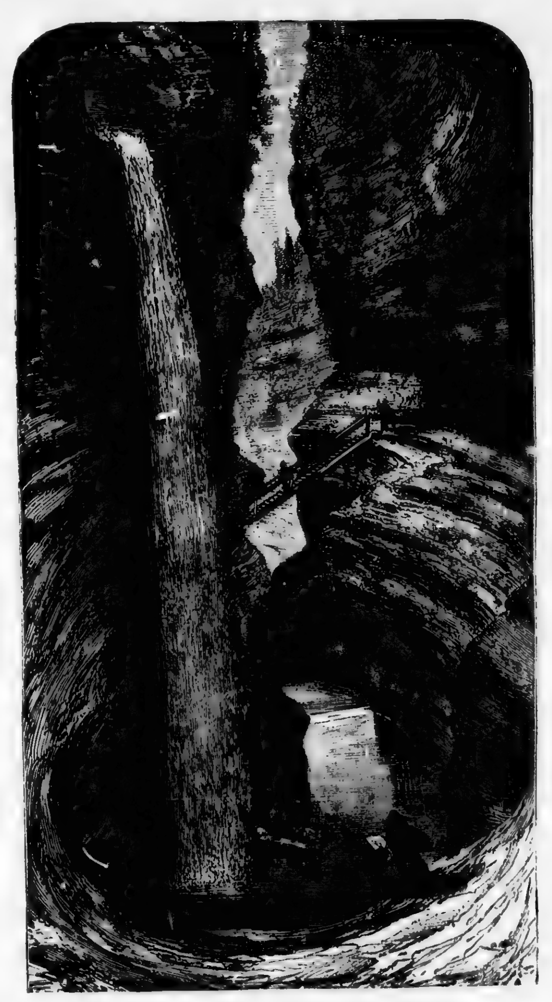
Das westliche Seengebiet Newyorks ist übrigens auch der Sitz der ältesten menschlichen Zivilisation. Wer würde daran zweifeln, wenn er die Städte Syracuse, Carthago,



Watkins-Glen: Die Hauptschlucht.

Utica, Scipio, Apulia und gar auch die größte und bedeutendste Stadt, das alte Rom, auf der Landkarte so nahe nebeneinander findet? Und das ist noch nicht Alles.

Amerika will noch älter sein, und drum entstanden denn auch in der Nähe Athen, Niniveh und Delhi. Aber alle diese Städtegründer zusammen hat einer der Pioniere



Watkins-Glen: Des Teufels Punschkessel.

des Staates dadurch überboten, daß er seiner Ansiedlung und gegenwärtigen Stadt den Namen Adam gab.

Inmitten dieser Wiege der Menschheit, zwischen Syracuse und Utica liegt der Oneida-See, einer der schönsten Wasserspiegel des Staates Newyork und ferner eine, dem Watkins-Glen ähnliche, unter dem Namen „Trenton-Falls" bekannte Schlucht, durch welche der West-Canada-Greek, ein Nebenfluß des sich in den Hudson ergießenden Mohawk-Flusses, strömt. Die Schlucht wird dadurch besonders merkwürdig, daß sie nicht Absätze und Fälle, sondern eine einzige Stromschnelle von etwa drei Meilen Länge und vielen hundert Fuß Höhe bildet, die besonders im Frühjahre, zur Zeit der Hochfluthen, von dem gewaltigsten Effekt ist. — Die bedeutendste Caskade von Trenton-Falls führt den Namen des berühmten amerikanischen Generals Sherman. Hier wusch sich das mit furchtbarer Gewalt von den Höhen herabstürzende Wasser in den Felsen ein großes, kreisrundes und über vierzig Fuß tiefes Bassin, mit so glatten, architektonisch vollkommenen Wänden, als seien sie durch die Hand des Bildhauers gemeißelt worden. Hier ist auch der Donner am größten; die Felsenwände sind am höchsten und der Sturz des inmitten von Dampfwolken und Sprühregen herabdröhnenden Wassers am gewaltigsten. Regenbogen, bald im vollkommenen Halbkreise bald in kleinen Stückchen, zittern und tanzen auf und nieder. Die flüssigen Krystallmassen eilen und drängen sich zwischen diesen engen Felswänden mit echt amerikanischer Hast hindurch — jeder Tropfen zweifellos auf vaterländischem Boden entsprungen. Dazu bildet die Gegend mit ihrem dichten Urwald, ihrer undurchdringlichen Laubdecke und ihren grotesken Felsenformen eine Staffage, wie sie das Auge des Malers nicht schöner wünschen kann. —

Unweit von „Trenton-Falls" beginnen bereits die ersten Vorberge der wilden Adirondacks, die in einem früheren Kapitel geschildert wurden.

VII. Buffalo und der Erie-See.

Dem europäischen Touristen sowohl wie dem geborenen Amerikaner bleiben auf seinen Reisen über den Continent die großen Canadischen Seen gewöhnlich unbekannt. Sie liegen zu sehr im Norden, zu sehr außerhalb der großen Hauptroute nach Westen, der Weltverkehrslinie zwischen Newyork und San-Francisko. Zudem ist viel zu wenig über sie geschrieben worden und zu wenig von ihnen bekannt, als daß der Reisende es der Mühe werth finden sollte, diese „Meere von Süßwasser", wie Michelet sie nennt, zu besuchen. Die einzigen beiden Seen, welche von Vergnügungsreisenden zuweilen befahren werden, sind die beiden östlich gelegenen — der Erie- und der Ontario-See, mit ihrer weltberühmten Flußverbindung, dem Niagara.

Am östlichsten Ende des Erie-Sees, nahe an dessen Ausfluß in den Ontario-See, und nur eine Stunde von dem großartigen Naturwunder, den Niagara-Fällen, entfernt, liegt Buffalo. Stattlich und der zweitgrößte Handelsplatz des Staates Newyork, ist es zugleich die am weitesten vorgeschobene größere Stadt desselben, halb dem Lande, halb dem Wasser gehörig, mit seinem Lebensnerv, seinen Erwerbsquellen jedoch hauptsächlich an den Erie-See, dieses vierte Glied der gigantischen Seenkette, gebunden.

Fünf große Inlandhäfen sind an diesen fünf großen Seen gelegen: Chicago und Milwaukee am Michigan-See, Detroit zwischen dem Hudson- und Erie-See, und Cleveland und Buffalo am Erie-See selbst. Alle diese Städte verdanken mehr oder weniger ihre Blüthe, ja zum Theile sogar ihren Bestand dieser ungeheuren Seenplatte, denn sie sind die Entrepots und Mittelglieder für die gewaltigen Frachten, welche von ihren ausgedehnten Hinterländern auf die Seen, oder von den östlichen Staaten über die Seen nach dem Westen befördert werden.

Die fünf canadischen Seen bilden zugleich ihrer ganzen Längen-Ausdehnung nach die nördliche Grenze der Vereinigten Staaten. Während ihre nördlichen Ufer von der Westspitze des Superior-Sees bis weit in den St. Lorenzo-Strom hinein durchaus der englischen „Dominion" Canada angehören, sind ihre Südufer der ganzen Länge nach „amerikanisch".*)

In dieses „amerikanische" Südufer des Erie-Sees theilen sich drei große Staaten der Union: Ohio, Pennsylvanien und Newyork, von denen jeder einen eigenen großen Hafen besitzt: Cleveland, Erie und Buffalo. Vor der Vollendung des berühmten, die Seen mit dem atlantischen Ozean verbindenden Erie-Canal war Buffalo wenig mehr als ein Dorf. Aber seit die Wasser der canadischen Seen mit jenen des Ozeans vermählt wurden, seit jener Zeit wuchs das unbedeutende Dorf mit wahrhaft magischer Geschwindigkeit, und ist gegenwärtig eine der blühendsten und schönsten Städte Amerikas.

Wie nahezu alle Städte der canadischen Seen, so ist auch das junge Buffalo großartig angelegt, weit und luftig, mit breiten, schönen Avenuen und prachtvollen Baumpflanzungen. Die alten Bäume jener Wälder, welche früher das Weichbild der Stadt bedeckten, wurden überall sorgfältig dort vor dem Fallbeile bewahrt, wo sie dem Wachsthum der Stadt nicht hinderlich waren, und die langen Avenuen mit ihren schattigen Baumalleen besitzen demnach ein äußerst pittoreskes Aussehen. Zwei und mitunter sogar drei Reihen von Ulmen und andern Bäumen begrenzen viele der Hauptstraßen zu beiden

*) Die Bewohner der Vereinigten Staaten nennen sich zum Unterschiede von den Canadiern blos „Amerikaner", wie man denn auch im gewöhnlichen Leben die Vereinigten Staaten als „Amerika" bezeichnet, unter welchem Namen der nördliche Theil des Continents, Canada, nicht mit einbegriffen ist.

Seiten, und für Den, der an die langen kasernartigen, rothen Häuserreihen von Philadelphia und anderer Städte Amerikas gewöhnt ist, bietet demnach Buffalo einen wohlthuenden, anheimelnden Anblick.

Die Main-Street (Hauptstraße) ist, wie schon ihr Name besagt, die bedeutendste Avenue und das Zentrum des Handelsverkehrs, aber die Reihen der Paläste, dem Dienste des Mammon geweiht, werden nicht selten durch schöne Kirchenbauten unterbrochen, von denen die Kathedrale zu St. Paul die großartigste ist.



Ankunft eines Eisenbahnzuges.

Unter den Straßen, welche die schönsten Privatgebäude der Stadt besitzen, verdienen besonders die Delaware- und Niagara-, sowie die Court- und Genesee-Straße genannt zu werden, die alle nahe beieinander liegen und sich unter verschiedenen Winkeln kreuzen. — Ein System von Squares und kleineren Parks, durch einen breiten Boulevard in Zukunft mit einander verbunden, verschönern die etwa zweimalhunderttausend Einwohner zählende Stadt.

Bis jetzt war Fort Porter der Vergnügungs-Platz für Buffalo, und die Aussicht von da auf die Stadt ist großartig. Gegen die Seeufer zu liegen die Docks,



Erie und der Erie-See.

Entrepots und Thürme von Buffalo, mit dem langen Hafenquai und dem Leuchtthurm. Darüber hinweg gewahrt man die lange niedrige Linie des neuen Wogenbrechers. — Aber der Mittelpunkt des Panoramas ist die prachtvolle schaumgekrönte Wellenfläche des Sees, hier im Sonnenlichte gebadet, dort jenes Grün zeigend, welches dem Wasser der canadischen Seen so eigenthümlich. Und das sich dem Beschauer am schönsten in dem Abfluß der Seen, im Niagara-Fall, darstellt. Zur Rechten liegen die niedrigen Ufer Canadas mit den Ruinen des alten englischen Forts Erie. Noch weiter gegen Westen leuchten die Häuser und Thürme des Städtchens Victoria, und wendet man den Blick in der entgegengesetzten Richtung, dem Stromlaufe des Niagara entlang, nach Norden, dann erscheint die majestätische neue Eisenbahnbrücke, mit ihren Pfeilern sich scharf vom Horizonte abhebend. — Die ganze Seefronte der Stadt wird durch einen starken Steindamm gegen die Wogen geschützt. Diese Dämme sind nicht nur für Buffalo, sondern auch für alle an den Seen gelegene Städte eine Nothwendigkeit, denn die Wasser des Erie-Sees sind tückischer als das Meer, und der glatte, ruhige Riesenspiegel, der sich vielleicht gegenwärtig dem Beschauer zeigt, ist im nächsten Momente in ungeheure Sturmwellen gepeitscht, denen schon unzählige Schiffe und Menschenleben zum Opfer gefallen.

Unzählige Dampfer und Frachtschiffe durchfurchen den See nach allen Richtungen, und auf ihnen befindlich, wird dem Reisenden vor Allem die Trübe des Wassers, besonders an den Ufern, auffallen, die von der geringen Tiefe des Sees herrührt. Der See, obschon etwa zweihundertundvierzig Meilen lang, und an zwanzig bis dreißig Meilen breit, besitzt nämlich nur an wenigen Stellen eine größere Tiefe als hundertundzwanzig Fuß. Diesem Umstande werden auch die furchtbaren Stürme zugeschrieben, welche den See so häufig und so unerwartet heimsuchen, und die sich dem Schiffer bei der Spärlichkeit an guten Häfen als besonders gefährlich erweisen.

Zahlreiche pittoreske Inseln bedecken den westlichen Theil des Sees, in der Nähe der Bai von Sandusky, alle mit schönen Weingärten bedeckt, die alljährlich einen reichen Ertrag liefern. Man kann also getrost behaupten, daß der schöne, wildbewegte Erie-See nicht nur Wasser, sondern auch Wein enthält, wenn auch der letztere in der Regel nicht so gefährlich wird wie das erstere.

Am westlichen Ende des Sees liegt eine amerikanische Stadt spanischen Namens, Toledo. War ihre spanische Namensschwester ihrer Waffen wegen berühmt, so zeigt das Toledo Amerikas Stahl und Eisen in anderer Gestalt: Es ist ein Hauptknotenpunkt der Eisenbahnen, von denen die Lake-Shore- und Michigan-Southern-Eisenbahn gegen Osten hart an den Ufern des Sees bis Buffalo läuft, und alle Haupthäfen, so auch Cleveland und Erie, mit einander verbindet.

Cleveland ist die zweitgrößte Hafenstadt des Sees, von ihren Einwohnern mit Stolz die „Forest-City", die „Wälderstadt", genannt. Und sie verdient den romantischen

Namen, mit ihren breiten schattigen Avenuen, ihren Gärtchen, ihren vornehmen Residenzen, von denen die in Amerika berühmte Euclid-Avenue die schönsten enthält. Aber der Wohlstand und die Blüthe, die sich hier so wohlangelegt, und in so anheimelnder Weise breit macht, wurde hauptsächlich durch das Petroleum gewonnen. Die Petroleum-Raffinerie ist die Haupt-Industrie der anscheinend poesievollen Stadt, und die zahlreichen Fabriken außerhalb der Stadt beweisen zur Genüge, daß in Amerika solcher Reichthum nicht durch Poesie gewonnen werden kann. Man sieht aus Allem, daß die Reinigung des Erdöls eine sehr einträgliche, wenn auch ungemein gefahrvolle Beschäftigung ist. Die rohen, schmutzigen Oelmassen werden aus den nahegelegenen Petroleum-Regionen Pennsylvaniens in langen Zügen von eisernen Kesselwaggons herbeigeführt, die das Aussehen von ungeheuren Dampfkesseln mit Rädern haben. Aus diesen Kesseln, die man übrigens auch auf den pennsylvanischen Bahnen und in Baltimore häufig zu sehen bekommt, wird das rohe Petroleum durch lange Röhren in große Ständer abgezogen, aus denen es nach einem gewissen Zeitraum in die Destillir-Apparate gebracht wird.

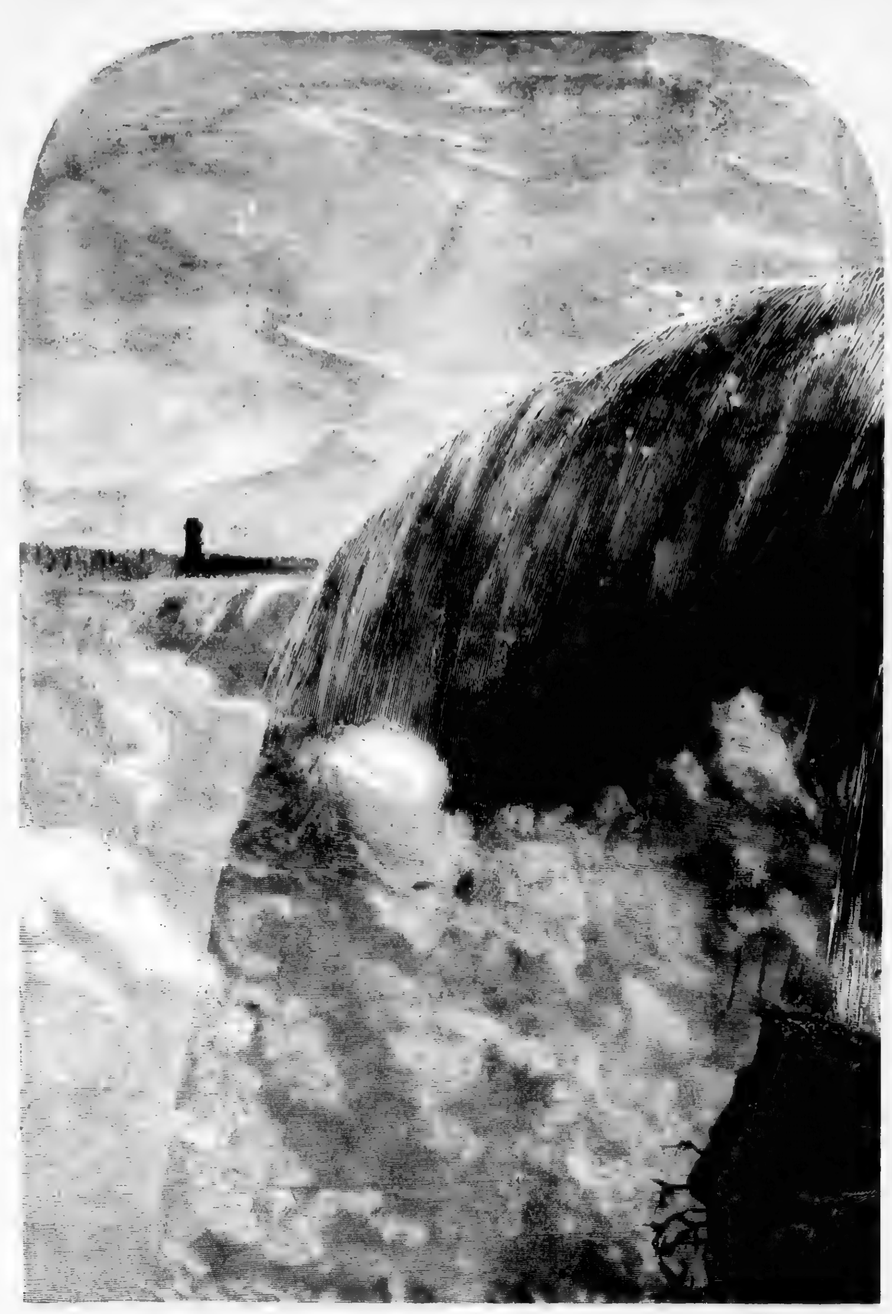
Eine dritte der obengenannten Hafenstädte, Erie, liegt im Staate Pennsylvanien. Sie ist ausschließlich Handels- und Hafenstadt, und Hunderte von in- und ausländischen Schiffen legen alljährlich in Erie an, das zugleich die Winterstation des einzigen Kriegsdampfers („Michigan") ist, aus welchem die Flotte der Vereinigten Staaten auf dem Gebiete der canadischen Seen besteht.

VIII. Die Fälle des Niagara.

Zwei Eisenbahn-Linien führen von Buffalo aus gegen Norden, jenem großen Strome entlang, zu welchem sich die Wasserfläche des Erie-Sees verengt. Dieser Strom ist der Niagara. Breit und majestätisch wälzt er die ungeheuren Fluthen der größten Land-Seen des Erdballs dahin. Nur wenige Meilen noch, und seine Fälle sind erreicht. Aber wie? Kann eine so schmucklose Gegend, wie diese, wirklich die Fassung, wirklich der Rahmen sein, mit welchem die Natur ihre kolossalste Schaustellung umgeben? Es will dem erwartungsvollen Reisenden nicht glaublich werden. Es ist immer dasselbe flache, ausdruckslose Land, durch welches der Schienenweg dahinführt. Ueber den Erie-Canal führt er hinweg, auf dem sich Boot an Boot, des Westens Getreideschätze dem Osten zutragend, drängt. Stets zur Linken das mächtige Stromwesen. Sein Spiegel scheint mit der Landfläche umher im gleichen



Niagara: Die amerikanischen Fälle.



Niagara: Die canadischen Fälle.

Niveau zu liegen. Nirgends eine Anschwellung des Bodens, nirgends eine Abwechslung für das suchende, von dieser holländischen Eintönigkeit ermüdete Auge. Und doch ist dieses Stromwesen der Niagara! Und doch zittern seine so ruhig anzusehenden Fluthen in ihren Tiefen bereits in schnellerer Strömung dem ungeheueren Wasser-Sturz entgegen, den gesehen zu haben ein Unerläßliches ist, um sagen zu können: „Auch ich war in Amerika!"

Eine halbe Stunde fliegt dahin, — die letzte Zwischenspanne der Fahrt. Eine kleine Stadt mit breiten Straßen und vielstöckigen Kasernen zeigt sich. Von den Lippen des Conducteurs tönt der Ruf „Niagara-Falls!" der alle Passagiere in drängender Hast aus dem Wagen lockt. Jene vielstöckigen Kasernen sind Hôtels, und wenn nichts Anderes, so lehrt wenigstens ihr Anblick, daß hier der Zielpunkt eines ungewöhnlichen, von allen Richtungen der Windrose herbeiströmenden Fremdenverkehres erreicht ist. Das ist aber für den ersten Moment auch Alles. Eine desto heiterere Unterhaltung gewährt es Dem, der hier nicht zum ersten Male aussteigt, die Gesichter jener Reisenden zu betrachten, welche, vom Verlangen nach dem Anblick des berühmten Naturschauspiels verzehrt, herbei eilen und vor der Hand nichts Anderes entdecken, als eine gewöhnliche Eisenbahnstation und eine gewöhnlich kleine Stadt mit breiten, offenen Straßen, riesigen Hôtels und Indianer-Bazars. Aber nur wenige Minuten Geduld, nur wenige Schritte vorwärts, — und schon drängt sich die Gewißheit der Nähe von Außerordentlichem mit Macht auf. Das Gehör empfängt die erste Kunde davon. Ein fernes Sausen und Rauschen, verhallendem Donner und zügellos aufschlagendem Wolkenbruch ähnlich, tönt heran. Lauter und lauter schwillt es mit jedem weiterführenden Schritt herüber. Schon schlägt es voll und Alles übertäubend an das Ohr. Und jetzt erscheint der Strom auch dem Auge wieder, in wilder Empörung einherrasend, — derselbe Strom, dessen Spiegel noch kurz vorher in ruhigster Majestät herüberstrahlte. Wenige hundert Ellen weiter jedoch, dort, wo er plötzlich aufzuhören scheint und die schneeweißen Wolken zum Himmel stäuben: dort ist es, — dort stürzt er in die Tiefe!

Aber schon die Strecke vorher gleicht einer Wasser-Lawine, und nichts ist natürlicher, als daß der Fremde, von ihrem Anblick überwältigt, im ersten Moment vergißt, daß er es hier nur mit dem Präludium zu der rauschendsten aller Elementar-Symphonien zu thun hat. Stromschnellen, „Rapids", heißt diese Strecke, und es ist ein einziges Bild, welches die enorme Masse des Stromes, haltlos ihrem Untergange entgegenwirbelnd, gewährt. Aus der grünen Fluth aufspringenden, schimmernden Rossen mit Schneemähnen gleich, schäumt es und bäumt es sich empor, — ein Wellen-Bacchanal, welches, von der eigenen Wuth berauscht, dem Abgrunde entgegentaumelt. Hier und da ragt aus ihm ein schwarzer Steinblock oder eine cypressenbewachsene Klippe auf. Vergebens hat das Ungestüm der Fluthen an ihnen bisher gerüttelt.

Dort bildet sich, geheimnißvoller Gewalt auf dem Grunde des Felsenbettes gehorsam, ein weißschäumender Trichter. Hier wieder schlägt ein mächtiges Wogenbündel zurück, aber nur, um schon im nächsten Moment von der eigenen Wucht dem tobenden Reigen der übrigen nachgepeitscht zu werden. Ueberall siedendes, fieberndes, jedes Zügels baares Voranstürzen, wüthendes Kämpfen und Strudeln und eine Entfesselung des grimmigen Elements, als gelte es, Himmel und Erde mit sich in die Vernichtung zu reißen. Und zu dem Allen der donnernde Triumphgesang des wiedergebornen Chaos, — das sind die Rapids!

Und doch ist dies nur die Hälfte, und zwar die kleinere Hälfte des Stromes. Ein umfangreiches Felsen-Eiland wirft sich quer vor den Flußriesen hin, ehe dieser in den Abgrund stürzt, seine stolze Masse in zwei Arme scheidend, von denen ein jeder seinen eigenen Fall bildet. Ein jeder aber welch' ein Katarakt-Koloß! Ein jeder ein Weltwunder für sich! Es ist, als ob die Natur nicht zufrieden gewesen wäre, ihr erhabenstes Schauspiel nur Ein Mal zu geben. Sie theilte es — und gab es doppelt. Goat-Island, die Ziegen-Insel, heißt jenes Eiland. Und es ist ein entzückendes Stück Erde! Wie die Stromarme, welche es umschlingen, Wasserfälle bilden, so bildet es, zu derselben Tiefe hinabstürzend, einen mächtigen Felssturz. Zu seinen Füßen aber schäumen die gestürzten Niagara-Hälften wieder in Eines. Sollte es von dem Strom überfluthet werden, dann würden die beiden Fälle in der Breite von einer englischen Meile einen einzigen Katarakt bilden.

Doch wie? Wohin stürzt dies Alles? Diese Stromarme, Inseln und Felsenwände mitten in der endlosen Ebene? Oeffnet sich die Erde, um den bis dahin so friedlichen Fluß in ihre Tiefen zu reißen? Klafft die Unterwelt auf, um ihn zu verschlingen? Fürwahr, so ist es! In scheitelrechter Jähe fällt plötzlich um nahezu zweihundert Fuß das Flußbett, während die Ufer sich einförmig und eben in ihrem bisherigen Niveau dahinbreiten. Zu einem gähnenden Riesenspalt, einer klaffenden Schlucht vertieft es sich, haarscharf in die weite Fläche hineingerissen. Auf ihrer Sohle schäumt der gestürzte Strom weiter. Schwindelnd überblickt der Wanderer die Kluft von ihrer Kante aus. Kaum hundert Schritt davon zurücktretend, sieht er ihre Ränder sich scheinbar wieder an einander schließen, und über sie hinweg schweift sein Blick, als sei die Ebene durch nichts unterbrochen. Sein Ohr aber vernimmt fort und fort das brausende Lied der Tiefe, als klagten die Fluthen, früher dem Himmel so nahe, ob ihrer Verbannung in den Abgrund.

Und doch müssen sie da unten ihren Weg fortsetzen, bis die Ebene umher, gleichfalls sich senkend, dort wieder mit ihrem Niveau zusammenfällt, wo sie das Ufer des Ontario-See's bildet, und wo der Niagara seine und der vier übrigen „großen Seen" unendliche Wasser in diesen ausgießt. Um vierhundert Fuß niedriger liegt sein Spiegel, als der des Erie-See's. Die Strecke zwischen beiden ist zu kurz, als daß ein Strom

von der Breite und Tiefe des Niagara mit gleichmäßigem Gefäll auf ihr herniederfließen könnte. Und so thut er denn, was er muß, — er führt in ihrer Mitte jenen chaotischen Fluthen- und Felsen-Saltomortale aus, der in seiner Art auf unserem Erdball ebenso einzig ist, wie die Sonne in unserem Planeten-System.

Goat-Island ist mit dem Städtchen am östlichen Ufer des Flusses durch eine für Wagen sowohl, wie für Fußgänger bequem zu passirende Brücke verbunden, welche quer durch die Rapids führt. Eine breite Fahrstraße ist rund um die ganze Insel angelegt, die von üppigem Walde und smaragdenen Rasenflächen parkartig bedeckt ist und nach allen Richtungen hin von wohlgehaltenen Fußwegen durchschnitten wird. Dichtbelaubte Weidenbäume, Cypressen und blühende Gesträuche kränzen im Frühling die Ufer und tauchen ihre niederhängenden Zweige in die Wirbel der Rapids. In ihren Dickichten aber nistet zwitscherndes Vogelvolk und erhebt, uneingeschüchtert durch das Toben der Wasser, seine zarten Stimmen zum Preise derselben Naturgewalten, wie jene. Kleinere Inseln und Klippen, — so die „Drei Schwestern", so das „Luna-Island", — gruppiren sich um Goat-Island, wie Hofgesinde um seinen Fürsten.

Der östlich von Goat-Island stürzende Katarakt (es ist jener, welchen der von Newyork Kommende zuerst erblickt) führt den Namen des „amerikanischen Falles". Sein westlicher, ihn an Größe fast um das Doppelte überragender Zwilling ist der „Hufeisen-Fall". Er hat seinen Namen von der hufeisenförmigen Biegung, welche er nach Innen macht, und in der er sich nach dem canadischen Ufer (nach welchem er auch als „canadischer Fall" bezeichnet wird) hinüberschwingt. Von einer von Goat-Island aus weit in ihn hineinspringenden, selbst schon von Fluthen überwaschenen Klippe kann man bequem in das Chaos brandenden Wassers, zackigen Gefelses und weißer Schaumwolken auf dem Grunde der Schlucht hinabsehen. Aber wie scharf man auch den Blick hinuntersende, — ein klares Bild der wilden Szene ist nicht zu gewinnen. Die dem Sturze sich zuwälzende Wassermasse leuchtet im ungetrübten Schimmer hellgrünen Chrysopras-Gesteines. Von dem Moment jedoch, da sie die Felskante überschritten, verwandelte sie sich in eine Lawine zitternden Schaumes. So stürzt sie und überstürzt sie sich, und nichts Formbestimmtes vermag das Auge mehr festzuhalten, mehr zu erzwingen. Schimmerndes Gewölk breitet sich über den Anprall der Wogen auf die Felsen des Abgrundes. In Silbernebel-Gestalt steigen sie empor, die Milliarden zerschellter Wasserstäubchen, und hüllen das Vermählungs-Geheimniß der Tiefe in ihre keuschen Schleier. Sobald die Sonne auf dieses Gewölk scheint, bilden sich vollfarbige Regenbogen, und selbst das sanftere Licht des Mondes ruft das schöne Phänomen matt, aber deutlich wahrnehmbar hervor. Von Luna-Island, einer kleinen, durch einen schmalen Arm des amerikanischen Falls von Goat-Island getrennten Insel, genießt man das seltene Schauspiel am vollkommensten. Einem verhüllten, träumenden Sonnen-Regenbogen ist das wunderbare

Lichtgebilde zu vergleichen. Wie eine matt-glänzende Schleierbrücke wölbt es sich über dem Aufruhr des Abgrundes, fast farblos dem gewaltsam andringenden Blicke, und doch für den leicht darüber hingleitenden deutlich in siebenfarbigem Lichte spielend.

Zwei der größten Nationen der Erde, — das Volk der Vereinigten Staaten und das von England, — begegnen sich an den Fällen des Niagara. Europa und Amerika, alljährlich durch Tausende ihrer Reisenden vertreten, reichen sich über sie hinweg die Hand. Ein internationales Stelldichein, zu dem sich kein Schauplatz darbieten könnte, welcher auf das Attribut der Unvergleichbarkeit ein größeres Anrecht hätte! Und wenngleich die Natur versäumt hat, eine ebenbürtige Berg- und Felsen-Szenerie um das ungeheure Wasser-Schauspiel aufzuthürmen, so ist dieses doch an sich so übergewaltig, so jedem Maße entwachsend, daß es, einem unschätzbaren Juwel gleich, ein Recht darauf hat, jeglicher Fassung zu entrathen. Dieses Gefühl nimmt schon nach der ersten Minute, welche ihn in die Mitte jener Wunder führt, Besitz von der Seele des Fremden. Wie von einem Zauberstabe berührt fühlt er sich. Spurlos ist der noch eben beklagte Eindruck der dürftigen Gegend, durch die er herannahte, ausgetilgt, und von Stunde zu Stunde wird er sich klarer bewußt, daß die Elementar-Gewalten, zu denen er hier staunend die Hände erhebt, auf Erden ihresgleichen nicht haben, nicht haben können!

In unwandelbarer, stets gleichbleibender Mächtigkeit zeigen sich die Katarakte. Die Einflüsse des wechselnden Jahres und des wechselnden Himmels rühren an ihrer Majestät nicht mehr, als ein Lufthauch an den wuchtigen Falten eines Kaiserpurpurs. Keine Dürre vermag die unendlichen Wassermassen zu schmälern, kein Wolkensturz sie anzuschwellen, und nur wenn die Stürme des Frühjahres und Herbstes die Fluthen des Eriesees in ungewöhnlichen Mengen in den Niagarastrom hinunterpeitschen, wird es an der in trübes Gelb veränderten Farbe der Fälle erkennbar, daß Tausende und aber Tausende von Kubikfuß Wassers in der Secunde mehr fallen, als gewöhnlich. Die Masse selbst aber erscheint unverändert die nämliche.

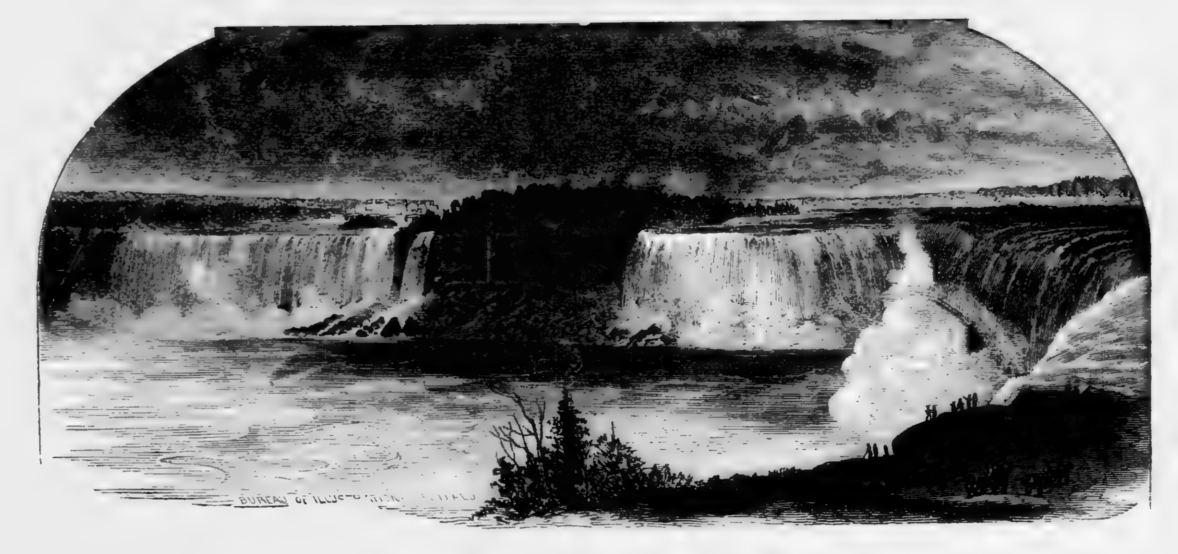
Es ist möglich, von Goat-Island unter den Fall selbst zu gelangen, d. h. in jenen Raum hineinzuschreiten, der sich zwischen der Felswand und den über sie im Bogen hinwegstürzenden Fluthen bildet. Der Sprühregen, welcher diesen ganzen Raum erfüllt und den Eindringling im Zeitraume weniger Sekunden auf das unbarmherzigste durchnäßt, hat einen erfinderischen Kopf auf den Gedanken gebracht, diejenigen, die diese Wagefahrt unternehmen wollen, mit einem eigenen Toiletten-Apparat zu versehen. Das Vermiethen dieser Anzüge, von denen versichert wird, daß sie der andringenden Nässe durchaus Trotz bieten, ist ein Zweig jener Industrie, welche, auf des Fremden Börse spekulirend, auch am Niagara in vielerlei Gestalt lästig wird. Man empfängt weite Kleidungsstücke, die, aus zitronengelbem Oeltuch angefertigt, weder durch ihre Farbe, noch durch ihren Schnitt die Gestalten, welche

sie umhüllen, besonders heben, und deren Undurchdringlichkeit sich schon nach wenigen Minuten als illusorisch erweist. Als desto zuverlässiger, ja als völlig unentbehrlich bewähren sich die unförmlichen Filzpantoffeln, die an die Füße festgebunden werden. Nur sie ermöglichen ein Voranschreiten auf dem Gestein, welches durch die Nässe der Jahrtausende so glatt und schlüpfrig geworden ist, daß der ungerüstete Fuß auch nicht den mindesten Halt darauf zu finden vermag. Aber das Unheimliche der Expedition liegt nicht in der Glätte und Zerklüftung des Pfades, auf welchem man sich zwischen der Wasser- und der Felsenwand hindurchzwängen muß. Auch hier hat die obenerwähnte Industrie zu des Reisenden Bequemlichkeit und ihrem eigenen Nutzen Stege, Geländer und Stufen hergestellt, die, wenngleich nicht durch Solidität imponirend, doch leidlich sicher in dem tobenden Aufruhr dahinführen. Wirklich beängstigend hingegen, ja überwältigend und nicht von Jedem zu ertragen, wirkt der ungeheure Luftdruck, der athemraubende Zug, welcher schneidend und pfeifend dem Eindringling entgegenschlägt. Es ist, als ob die Geister der Tiefe, welche hier ihren Wohnsitz haben, dem seltsam vermummten Menschenkinde ihr Reich mit unerbittlicher Entschiedenheit verwehren wollten. Ganze Sturzweilen schleudern sie ihm entgegen. Alle Getöse des Abgrundes entfesseln sie. Die Windsbraut lassen sie gegen ihn anrasen. Aber er dringt vorwärts, und schon steht er in der Mitte dieses ganzen Hexensabbaths von Wogen, Sturm und Donnergetöse. Graue, neblichte Dämmerung umgiebt ihn. Kaum das Nächste vermag er durch die Massen des hin und her gepeitschten Sprühregens zu erkennen. Ueber seinem Haupte wölbt sich der Fall. In rinnenden Pilastern, in flüssigen Arkaden strömt die viele Fuß dicke Wasserdecke hernieder. Das Gestein unter seinen Füßen bebt. Betäubt und nach Luft ringend, drückt er sich, Hülfe suchend, an die Felsenwand. Auch der stärkste Schrei, welcher jetzt seiner Brust entstiege, — schon dem dicht dabei Stehenden würde er ungehört verhallen. Aber es giebt kein Rückwärts. Voran muß, wer einmal so weit gedrungen. Längs der Felsenmauer auf und nieder fährt der glatte, schlüpfrige Steg. Von Klippe zu Klippe durch das Bacchanal von hundert Ungewittern führt er dahin. Endlich wird es wieder heller und heller, — schon löst sich der unsägliche Druck auf Gehör und Lunge, — noch diesen Steinblock empor, und der volle Tag fluthet aufs Neue dem Aufathmenden entgegen. —

Das ist die berühmte Cave of the winds, die „Höhle der Winde", das Luftrevier des Aeolus, das Hochzeitsgemach des Wassers und der Sturmbraut! Aber ein wie winziger, ein wie verschwindend kleiner Theil der Katarakte ist es, unter welchen sich der Mensch auf die Weise wagen kann. Es ist nur der schmale Arm des amerikanischen Falls zwischen Goat- und Luna-Island, der sich über der Cave of the winds wölbt. Unter den großen, den eigentlichen Fällen würde jeder menschliche Organismus in Atome zerschellt und zermalmt werden. Nicht eher werden sich die dort lauernden

Elementar-Mysterien vor eines Lebenden Augen entschleiern, als bis ein neues Geschlecht von Enakssöhnen mit Muskeln aus gediegenem Gußstahl die Erde bevölkern wird. Und doch reizt den Menschen nichts in solchem Maße, als der Natur gerade dort, wo sie sich in ihrer stolzesten Unabhängigkeit zeigt, Fesseln anzulegen. Wie er unter den größten Wasserfall der Erde, soweit er dort seine Existenz-Bedingungen findet, vordringt, so fährt er auf leichtem Nachen quer vor den Fällen von einem Ufer des gestürzten Stromes zum anderen hinüber. Kräftiger Arme und mächtig geschwungener Ruder bedarf es da freilich, um das Fahrzeug durch die Tücke der kochenden, grundlosen Fluthen zu lenken. Von der Höhe des Ufers, neben den Fällen, oder von Goat-Island scheint das Spiel um so verwegener, je winziger sich der Kahn darstellt. Aber es ist keine Gefahr dabei, sondern nur Poesie. Ein Windstoß treibt die von den Fällen aufsteigenden Schaumwolken über das Boot fort, oder es legt sich auch ein vollleuchtender Regenbogen über die muntere Gesellschaft dahin, welche schon nach wenigen Minuten auf dem schmalen, künstlich an der andern Uferwand emporgebauten Pfade zur Höhe aufsteigt.

Eine ungleich bequemere Verbindung der beiden Schluchtränder als diejenige per Kahn, bietet die, eine englische Meile weiter gelegene, weltberühmte Hängebrücke. Die erste Idee zu einer derartigen Ueberbrückung des Niagara oder besser gesagt des Felsenschlundes, auf dessen Sohle der gefallene Strom seinen Lauf fortsetzt, muß durch einen Vogel angeregt worden sein, welchen der Erbauer von einem Rande dieses Schlundes zum anderen hinüberfliegen sah. So leicht und so graciös spannt sich das merkwürdige Bauwerk über die Tiefe. Der Name des Mannes, welcher es schuf, hat deutschen Klang: Johannes Röbling. Und schon gehen die Riesengefüge jenes andern Baues, der Ueberbrückung des East-River zwischen Newyork und Brooklyn, ihrer Vollendung entgegen, welcher bestimmt ist, diesem Namen noch weitere Glorie zu leihen. Aber auch ohne sie bleibt der Ruhm unseres kühn-genialen Landsmannes durch die Ausführung der Suspension-Bridge über den Niagara gesichert. Zierlich und imponirend zugleich heben sich ihre Linien von dem blauen Hintergrunde des Himmels ab. Ein eiserner Gedanke, welcher über den gähnenden Abgrund hinweg England und die Union verbindet. Und wie verbindet! Aus zwei Etagen bestehend, bietet die Brücke in der unteren derselben den trefflichsten Heerweg für Wagen, Reiter und Fußgänger. Die obere trägt die Eisenbahn. Gitter- und Flechtwerk von Eisen, durch dessen quadratische Riesenmassen man bequem den Kopf hindurchstecken kann, umschließt käfigartig den unteren Weg. Zwischen zwei Paaren verhältnißmäßig schlanker Pfeiler, die im Felsengrunde der Ufer wurzeln, hängt das Ganze. Nicht viele Passagen gleich dieser bietet die Welt. Unten in schwindelnder Tiefe erblickt der die Brücke beschreitende Fußgänger den schäumenden Strom. Die Fälle selbst, wiewohl eine englische Meile oberhalb, senden ihm ihre donnernden



Niagara: Total-Ansicht von der canadischen Seite.

Grüße herüber. In derselben Entfernung unterhalb, zur Hälfte schon durch eine Biegung der Schlucht dem Blicke entzogen, gewahrt er die Charybde des Whirl-pool, einen grimmigen Strudel, eine Orgie rasender Fluthenwirbel, ähnlich den Rapids, nur zügelloser als diese im verengten Klippenbett emporkochend. Ueber seinem Haupte aber poltert der wagenreiche Eisenbahnzug dahin. Und er, der Fußgänger selbst? Gelassen schaut er von der Mitte der Brücke durch das Gitterwerk hinunter in den Abgrund, fest und sicher auf beiden Füßen an einer Stelle stehend, wo früher nur der Adler seine luftbeherrschenden Schwingen wiegte, oder der Fischweih hing, bereit, nach dem Element, welches ihm seine Nahrung liefert, hinunterzuschießen. Er weiß



Niagara: Die neue Kettenbrücke.

jetzt, was es heißt: „Zwischen Himmel und Erde". Seit er auf der Suspension-Bridge gestanden, weiß er es! Und doch schien Blondin, der bekannte Seiltänzer, anderer Meinung zu sein. Ihm genügte das „Zwischen Himmel und Erde" der Suspension-Bridge nicht. Wie überall, so auch hier, beschloß der Waghals seinen eigenen Weg zu gehen. Nachdem er etwa tausend Schritt unterhalb der Fälle ein Seil von einem Rande des Abgrundes nach dem anderen gespannt (schon diese Vorbereitung war eine in ihrer Art merkwürdige Leistung), promenirte er auf diesem luftigen Pfade vom Unionsgebiet nach Canada hinüber. Der Niagara selbst spielte bei dem Wagniß eigentlich nur eine untergeordnete Rolle. Wer Hunderte von Fuß

hinabstürzt, für den ist es gleichgültig, ob er dort unten auch noch in's Wasser fällt. Phaeton's Sturz wäre poetischer geworden, wenn er, statt in den Ozean, in ein Bett von Rosen gesunken wäre. Die Entfernung vom Himmel und sein Verderben wären dasselbe geblieben. Uebrigens ist Blondin nur ein Seiltänzer, und Phaeton war der Lieblingssohn des Lichtgottes. Aber die Tollkühnheit, für welche das Wort: „Rührt nicht an die Vorrechte der Götter!“ keine Geltung hat, theilt der Gaukler des neunzehnten Jahrhunderts mit dem Helden der schönsten Sage des Alterthums.

Das canadische Ufer ist bis auf eine Art Terrasse, zu der es sich in einiger Entfernung vom Rande der Niagara-Schlucht erhebt, ebenso flach, wie das amerikanische. Man rollt in leichtem Wagen zehn Schritte, und kaum das, vom Abgrund entfernt, auf der ebensten Chaussee dahin. An einer Stelle ist es sogar möglich, auf einem Wege, der im weiten Zickzack an der Schluchtwandung aufgeschüttet ist, hinunter zum Wasser zu fahren. Verschiedene Hôtels und Landhäuser fallen auch hier, zerstreuter



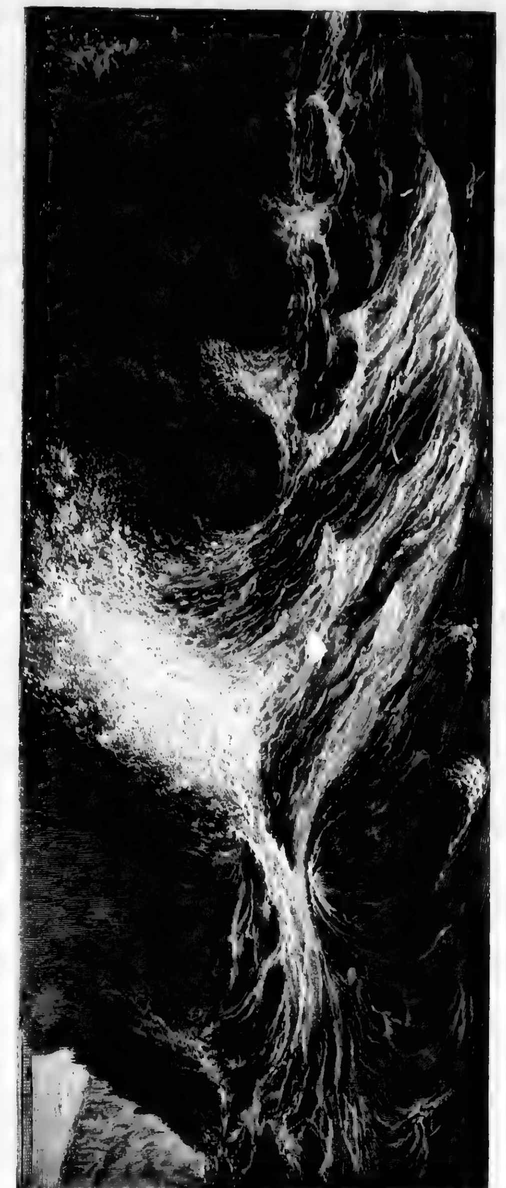
Niagara: Ein Riesenhôtel.

und mehr vom Ufer ab liegend, aber nicht minder großartig, als auf dem amerikanischen Ufer, in's Auge. Auch ein „Museum“ befindet sich dicht am Hufeisen-Fall und sendet dem Fremden eine ganze Schaar zudringlicher Agenten entgegen, um ihn zum Besuche halb einzuladen, halb zu zwingen. Wer in Europa gereist ist, — sei es nun am Rhein, in den Alpen oder in Italien, — wird unwillkürlich ausrufen: „Ganz wie bei uns!“ Vor dem Besuche der Jahrmarktsbude am Niagara jedoch sei entschieden gewarnt. Nicht weil der Humbug dabei ärger ist, als bei sonstigen Instituten dieses Gelichters, oder weil man unverschämteren Prellereien ausgesetzt ist, — das nicht. Aber warum dem erlauchtesten aller Naturschauspiele eine Stunde, ja nur zehn Minuten um ein paar mottenzerfressener Eidergänse oder einer Kollektion indianischer Armseligkeiten willen entziehen?

Nur wenige Schritte vom Museum und ganz nahe dem Hufeisen-Fall bot bis vor wenigen Jahren der Table-Rock (Tafel-Felsen), eine zungenartig über den Ab-

grund hinausragende Felsplatte, den schönsten Standpunkt, um den ganzen Fall mit Goat-Island in der Mitte in voller Breite zu überblicken. Seitdem hat sich der merkwürdige Felsen, — müde, tausend und aber tausend Reisenden zum Piedestal zu dienen, — losgelöst und ist in den Schooß jener Fluthen gestürzt, deren Gesang er seit Aeonen gelauscht. Er hatte ihrem Locken lange genug widerstanden. Das göttliche Naturbild aber, welches von ihm gewonnen wurde, ist dadurch, daß der Beschauer seitdem dreißig oder vierzig Fuß weiter zurückstehen muß, um Nichts verkümmert worden.

Ein göttliches Bild, fürwahr! Gegenüber die weithin sichtbaren Hôtels des amerikanischen Städtchens. Rechts davon der amerikanische Fall, eine gerade, schneeige Schaumwand bildend. Mit ihm in gleicher Höhe, aber etwas breiter, die Felsenmauer von Goat-Island, grau und nackt zur Tiefe hinunterstürzend, den Fuß in grünleuchtenden Fluthen, die Stirn von grünleuchtendem Walde bekränzt. Von da, nach dem canadi-



Niagara: Die Strudel unterhalb der Fälle (Whirl-pool).

schem Ufer, in wunderbar kühnem Bogen hinübergeschwungen, der Hufeisen-Fall mit der auf der Goat-Island-Seite keck in seine Brandung hineinragenden Klippe. Tief unten endlich schäumendes, bacchantisch bewegtes, smaragdenes Element, aus welchem duftiger, als Indiens duftigste Schleiergewebe, jene Wasserstaubwolken zum Himmel aufsteigen, die das eigentliche Geheimniß des Katarakts verhüllen. Es ist ein Anblick, groß, und zur vollsten Erhebung emporreißend, — und die Titanen-Musik der stürzenden Wasser vollendet, was das Auge ja versäumen mag, der Seele zu übermitteln, — daß nichts erübrigt, als schweigendes Staunen!

Und mit diesem Bilde, als einem dauernden Besitzthum, sei auch hier vom Niagara geschieden. Unzertrennlich aber von ihm, ja, nach jedem wiederholten Erschauen nur um so gebieterischer das Gemüth erfüllend, bleibt die Sehnsucht, auf's Neue seinen Gewalten gegenüber zu stehen, seinen Donnern zu lauschen, vor seinen Offenbarungen zu vergehen.

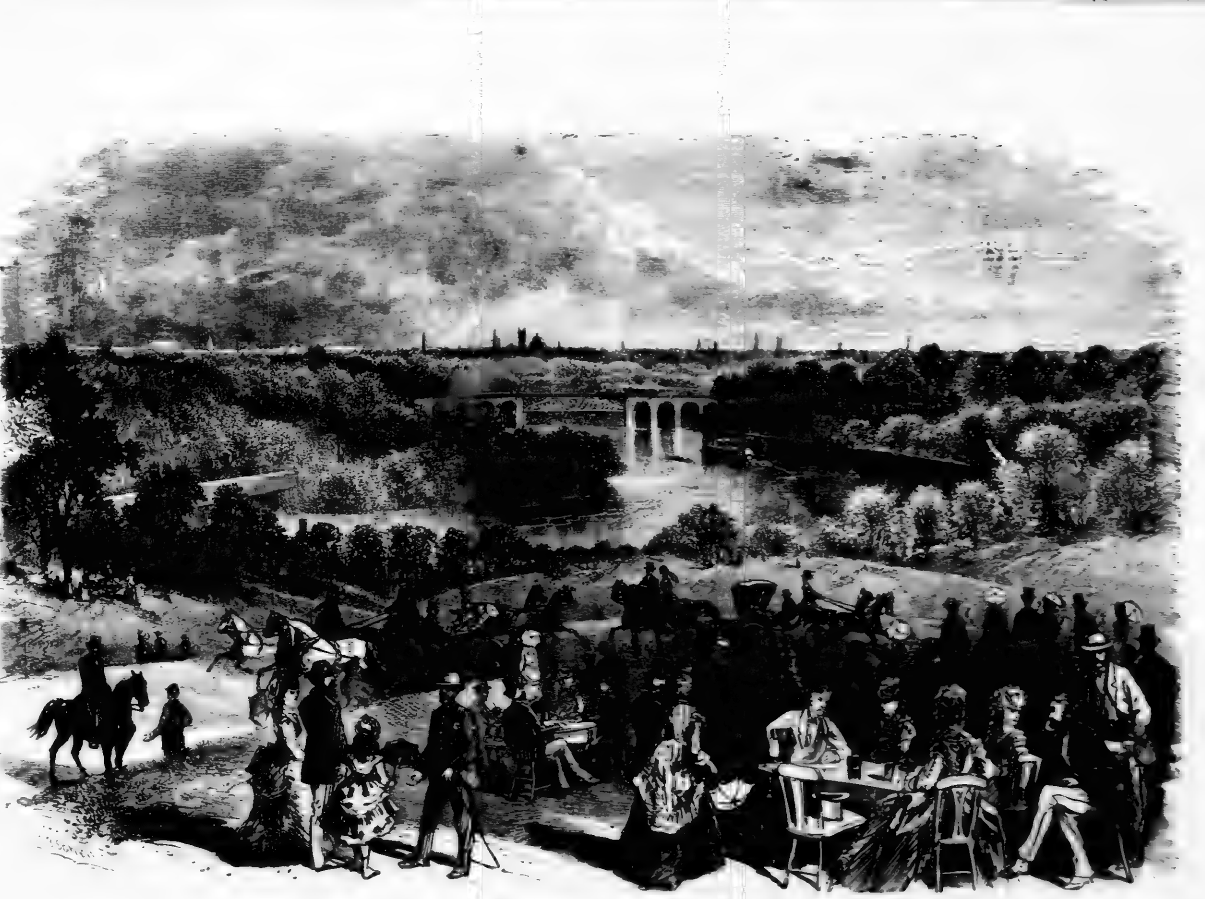
Pennsylvanien und Neu-Jersey.

IX. Philadelphia.

Philadelphia, die Hauptstadt Pennsylvaniens, ist zugleich die zweitgrößte Stadt Amerikas in Bezug auf die Einwohnerzahl — die erste Stadt Amerikas jedoch in Bezug auf ihre großartige Industrie. Die beiden Metropolen der Vereinigten Staaten, die Handels-Metropole am Hudson und die Metropole der Industrie am Delaware sind nur durch eine breite, den Staat Neu-Jersey formirende Halbinsel von einander getrennt, und die Eisenbahn legt die etwa 90 Meilen betragende Entfernung in etwa drei Stunden zurück. Die Gegenden, die man auf dieser Strecke durchfährt, sind die schönsten kultur- und städtereichsten der Welt. Ueberall die Spuren des geschäftigsten Verkehrs, des größten industriellen Reichthums, der sorgfältigsten Agrikultur. Eisenbahnen, Wasser-Kanäle, große Städte, ungeheure Fabriken und Werkstätten folgen unmittelbar aufeinander; große Flüsse werden überschritten. Bei Trenton, einer großen, reichen Stadt am Delaware-Strom, treten wir in das Gebiet des Staates Pennsyl-

Philadelphia: Der Bahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn.

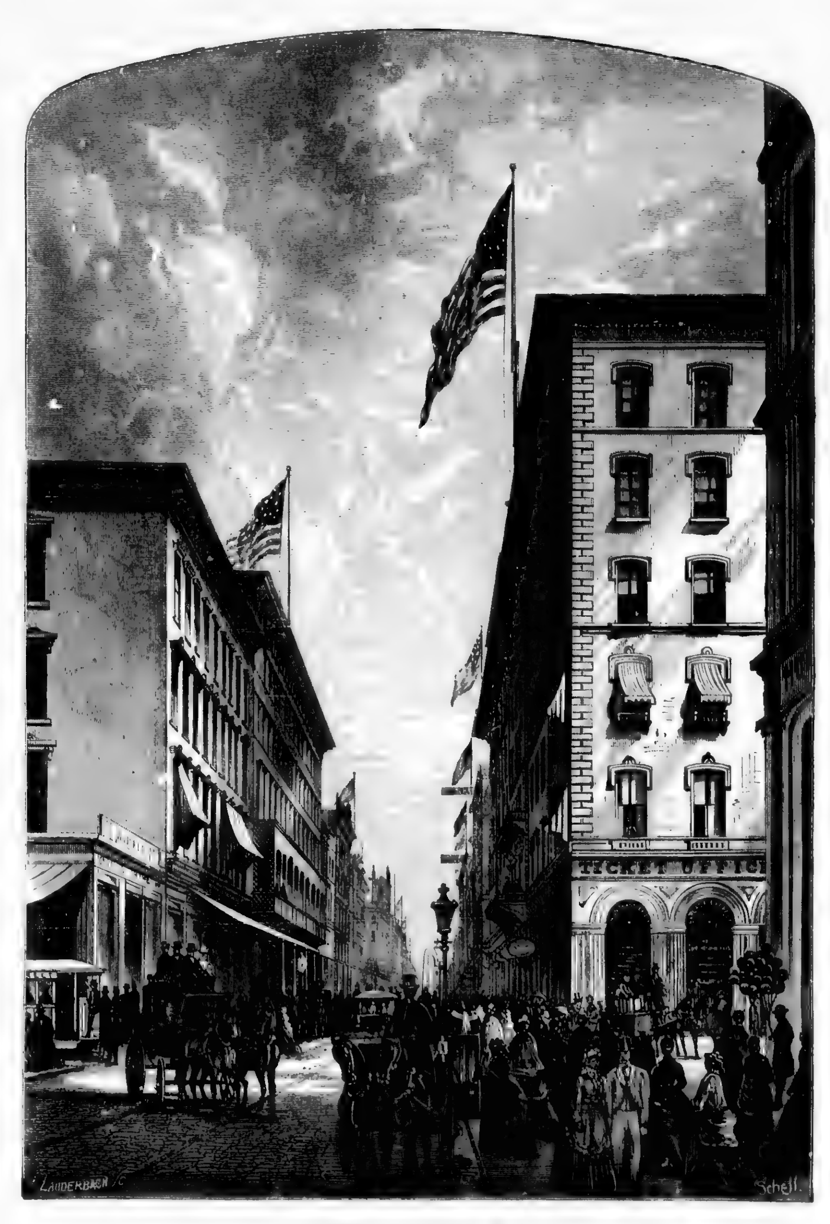
vanien, und nicht lange, so fahren wir in das gewaltige Gebiet der großen, 800,000 Einwohner zählenden Weltstadt ein. Längs des feenhaften Schuylkill-Flusses dahineilend, erblicken wir zur Linken einen Theil des prachtvollen Fairmount-Parkes, mit seinen schöngepflegten Gartenanlagen und Monumenten, mit den kleinen zierlichen Boothäuschen an den Ufern des Flusses und den Thürmen der Fairmount-Wasserleitung, welche sämmtliche Häuser der Stadt bis in die obersten Stockwerke hinauf mit Wasser versieht. Wir fahren an den Gebäuden und Bassins des reichhaltigen zoologischen Gartens vorüber, und gelangen endlich zu einer Stelle, von der sic[illegible] auf beiden Seiten der Bahn das herrlichste Panorama darbietet: Zur Recht[illegible]e zahllosen Thürmchen und Kuppeln und Dächer der nunmehr verlassenen Gebäude der Weltausstellung von 1876, zur Linken jedoch das Häusermeer von Philadelphia unabsehbar am Horizont verschwimmend, und überhöht von den Thürmen und Kuppeln seiner fünfhundert Kirchen, zu denen sich in weiter Ferne der kaum noch durch den Dunstkreis der Stadt dringende Mastenwald jener unzähligen Schiffe gesellt, die stets den breiten Rücken des von Ebbe und Fluth stark beeinflußten Delaware-Stromes bedecken. Es ist ein Anblick, wie man ihn in solcher Großartigkeit und Majestät nur selten genießt. Hier tritt uns Amerika in seiner Macht und Allgewalt entgegen! Hier zu unseren Füßen liegt die Stadt ausgebreitet, deren Weichbild der Schauplatz der hervorragendsten Momente in der Geschichte Amerikas geworden, und die uns gegenwärtig mit ihrem Reichthum, ihren öffentlichen Anstalten, ihren Industrien, ih[illegible]er Schiffahrt als das Urbild amerikanischen Schaffungsgeistes und amerikanischer T[illegible] keit erscheint. Der Charakter der Bevölkerung, ihre Lebensweise und Denku[illegible] ist hier ein ganz anderer, als in Newyork. Hier ist das Leben viel ruhiger, viel abgeschlossener und begrenzter, als in Newyork. Die fieberhafte Thätigkeit, das Rennen und Jagen nach dem Dollar, das bewegte Straßenleben, machen hier einem ruhigen, emsigen Schaffen in industrieller Beziehung Platz. Das Leben, die Thätigkeit zieht sich in Philadelphia in die Maschinenfabriken, die Werkstätten zurück. Die Zahlen beweisen dies, denn Philadelphia besitzt gegenwärtig nicht weniger als zehntausend Fabriken mit Dampfmaschinen von 70,000 Pferdekräften und über 100,000 Arbeitern und Angestellten. Das in den Fabriken angelegte Kapital übersteigt 200 Millionen, der Werth ihrer Produkte 370 Millionen Dollars, und diese Zahlen sind in so ungeheurem Steigen begriffen, daß sich die Erzeugnisse etwa von 15 zu 15 Jahren verdoppeln. Eisen, Stahl, Maschinen, Webereien, Kleider und Schuhe sind die hervorragendsten Produkte, und die Etablissements, die ihnen gewidmet sind, zählen zu den größten der Welt. Die meisten dieser Fabriken liegen theils in den Vorstädten, theils außerhalb der Stadt und man sieht es an dem weiten Kranz von hohen Schornsteinen, welche die Stadt umgeben, daß die letztere selbst in ihrem Innern nur wenig von dieser gewaltigen Industrie besitzt.



Fernsicht auf Philadelphia vom Fairmountpark aus.



Philadelphia: Arch-Street.



Philadelphia: Chestnut-Street.

Endlich haben wir den westlich des Schuylkill-Flusses gelegenen Stadttheil, West-Philadelphia genannt, erreicht, und fahren in den großen Bahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn ein.

Bisher konnte sich die große, der deutschen Reichshauptstadt an Einwohnerzahl und commerzieller Bedeutung nur wenig nachstehende Stadt in Europa keiner großen Berühmtheit erfreuen. Der Einwandererstrom, sowie der Zug der Vergnügungsreisenden wandte sich stets nach Newyork und von da nach dem Westen, ohne Philadelphia zu berühren, und so kommt es auch, daß man in Europa nur von dem großstädtischen Leben von Newyork, von den prachtvollen Palästen Chicagos, von der herrlichen Lage von St. Franzisco spricht, ohne von Philadelphia mehr zu wissen, als daß es von William Penn gegründet wurde, und daß es gerade vor hundert Jahren die Wiege der amerikanischen Unabhängigkeit war.

Im Vergleiche zu anderen Städten von gleicher Einwohnerzahl und Bedeutung, hat Philadelphia in der That wenig Sehenswürdigkeiten aufzuweisen, und hierin wird es von den meisten Städten Deutschlands und Frankreichs übertroffen. Dagegen ist die Hauptstadt Pennsylvaniens in anderer Beziehung merkwürdig. Sie ist das Prototyp, das Urbild der echt amerikanischen Stadt und trägt deren Eigenthümlichkeiten in Aussehen und im gesellschaftlichen Leben an sich, während die anderen Großstädte der amerikanischen Staaten-Union vom europäischen Geiste schon stark beeinflußt wurden.

Besehen wir uns die Straßen; es giebt vielleicht keine Stadt der Welt, in welcher die Straßeneintheilung, die Nummerirung und Bezeichnung regelmäßiger wäre, als in Philadelphia. In der Mitte der vom historisch berühmten Delaware und dem Schuylkill-Flusse gebildeten Halbinsel erstreckt sich von Osten nach Westen die breite Marktstraße und parallel mit ihr laufen etwa 30 bis 40 Straßen, die alle gleich weit von einander entfernt sind. Diese Straßen werden in senkrechter Richtung von anderen durchschnitten, welche zum Unterschiede von den mit Namen bezeichneten ersteren durch Ziffern bezeichnet werden. So z. B. erste, zweite, dritte Straße u. s. f. bis gegen fünfzig. Jedes der so gebildeten Straßenvierecke enthält hundert Nummern, sodaß sich z. B. zwischen der dritten und vierten Straße überall die Nummern 300 bis 400 zwischen der zehnten und elften Straße die Hausnummern 1000 bis 1100 befinden. Für die transversalen Straßen gilt die vorerwähnte Market-Street als Theilungslinie, indem von ihr aus die Häusernummerirung nach Norden und Süden beginnt, sodaß man beispielsweise sagt: Nord, vierte Straße Nr. 20, Süd, sechste Straße Nr. 45 u. s. f.

In solchen Häuservierecken ist mit geringen Ausnahmen die ganze Stadt erbaut und sie läßt demnach mit Bezug auf Regelmäßigkeit nichts zu wünschen übrig. Ein halbes Dutzend Squares wurde dadurch geschaffen, daß man an verschiedenen Stellen Häuservierecke, in Amerika „Blocks" genannt, wegließ, und auf dem so entstandenen Raume Baum-Pflanzungen anlegte.

Durch diese Regelmäßigkeit, sowie durch den Mangel an offenen Plätzen, an breiten Straßen und an Vegetation gewährt Philadelphia dem Fremden einen eigenthümlich todten Anblick, und nur das rege Geschäftsleben, die unzähligen Fahnen und Firmatafeln, die Lastwagen und Straßeneisenbahnen, die schönen Gewölbe und Verkaufsmagazine in zwei oder drei Hauptstraßen erwecken seine Aufmerksamkeit.

Zu dieser Stille und Einförmigkeit der Quäkerstadt trägt die ungeheure Ausdehnung derselben nicht wenig bei. Um sich eine Vorstellung von dieser Ausdehnung machen zu können, sei hier einigen statistischen Daten Raum gegeben.

Die 800,000 Einwohner Philadelphias wohnen in rund 130,000 Häusern; die Stadt hat Straßen und Wege von zusammen eintausend englische Meilen Länge, von denen jedoch nur wenig mehr als die Hälfte gepflastert sind. Unter diesen Straßen befindet sich eine zweite unterirdische Stadt von hundertundvierzig Meilen Abzugs-Kanälen, sechshundert Meilen Gasleitungen und ebensoviel Wasserröhren. Die Stadt besitzt nahezu zweihundertundfünfzig Meilen Straßen-Eisenbahnen mit zweitausend Passagierwaggons; vierhundert öffentliche Schulen, mit über sechzehnhundert Lehrern und über achtzigtausend Schülern. —

In Bezug auf das geschäftliche Leben hat Philadelphia auch gewisse Eigenthümlichkeiten, die es mit keiner anderen Stadt gemein hat. Jeder Industriezweig, jeder Lebensberuf hat sich ausschließlich in gewissen Straßen festgesetzt. So z. B. wird die erste und zweite Straße nur von Schiffsmaklern, Rhedern, Export- und Import-Geschäften und Waarenhäusern eingenommen. Ein anderer Geschäftszweig würde in diesen Straßen unbedingt zu Grunde gehen, da niemand in ihnen anderes als die obenbezeichneten Geschäfte sucht.

Die nächsten beiden Straßen, d. i. die dritte und vierte, sind bis zu einer gewissen Ausdehnung von den Banken, Versicherungscompagnien und Geldwechslern besetzt. Jedes Haus ist hier der Sitz irgend eines Geldinstitutes und die diesen Anstalten gehörigen Gebäude sind besonders in der Nähe der Walnut- und Chestnutstraße monumentale, in Marmor und Eisen aufgeführte Paläste.

Zwischen der fünfen und sechsten Straße, mit der Hauptfronte gegen die Hauptverkehrsader der Stadt, gegen die Chestnutstraße gerichtet, steht die „Independence-Hall", die Unabhängigkeitshalle, in welcher vor einem Jahrhundert die Erklärung der Unabhängigkeit Amerikas beschlossen wurde und in der sich gegenwärtig die Mayors-Office, d. h. das Bureau des Bürgermeisters, sowie die städtischen Kanzleien und die Gerichtshöfe befinden. Während man demnach in den ersten zwei Straßen nichts als Dock-Arbeiter, Matrosen, Schiffskapitaine u. s. f. erblickt, sind die fünfte und sechste Straße wieder von Leuten belagert, die bei Gerichten und Stadtämtern Beschäftigung finden. An jedem Hause der Umgebung wird man die Aufschrift «Attorney at Law» — Advokat, Gerichtshof 2c. finden, und dieser Theil der Stadt

ist in der Regel der belebteste, da sich hier auch die Paläste der größten Zeitungen Philadelphias, wie des „Public Ledger", des deutschen „Demokrat", „Evening Bulletin" u. s. w. befinden.

Die beiden nächsten Straßen sind den Confections- und Kleidergeschäften gewidmet. — Von hier an beginnt der fashionable Theil der Straßen und die beiden ungeheuren Hôtels das «Continental» und das «Girard house» — zwei der größten Hôtels der Welt — bilden dessen Pforten. Während in den meisten Longitudinalstraßen Kaufläden gar nicht mehr vorkommen, sind in den beiden Hauptverkehrsadern Chestnut- und Walnut-Street nur mehr Optiker, Gold- und Silber-Läden und Bilderhandlungen zu treffen, die in der vierzehnten Straße oder Broad-Street gänzlich aufhören, um eleganten Privatwohnungen Platz zu machen.

Eigenthümlicherweise hat sich der Hauptverkehr Philadelphia's aus der breiten Market-Street in die enge Chestnut-Street verlegt, und letztere dazu gemacht, was die Boulevards für Paris, was die Oxford-Street für London ist.

Jede Stadt der Welt hat mehr oder weniger ihre „City", den Sitz des Handels- und Geschäftslebens. So auch Philadelphia und dieser Theil der Stadt dehnt sich zwischen der zweiten und neunten Straße und der Arch- und Walnutstraße aus. Darüber hinaus sind in den Querstraßen die Quartiere der Arbeiter und kleinen Geschäftsleute, in den Längenstraßen hingegen die Hôtels der eleganten Welt.

Die Straßeneisenbahnen, jene amerikanische Erfindung, die sich bis nach Japan und an die Ufer des Bosporus Bahn gebrochen, sind in Philadelphia in jeder Straße zu finden, und zwar ist die Einrichtung derart, daß die Straßenwagen in den nach geraden Nummern benannten Straßen gegen Süden, in den anderen gegen Norden laufen, und so die äußersten Enden der Stadt miteinander verbinden. In ähnlicher Weise sind die Linien in den Längenstraßen vertheilt.

Dem Fremden, der an die vorzügliche Straßenbezeichnung von Wien und Paris gewöhnt ist, wird das Auffinden des Namens einer Straße anfänglich schwerer fallen, indem hier, sowie auch in Newyork, Baltimore und anderen Städten der Straßenname auf den Scheiben der Gaslaternen angebracht ist. In den Seitenstraßen fehlt er gänzlich und man muß sich mit Zuhilfenahme der Hausnummer in der vorne angedeuteten Weise zurechtfinden.

Die amerikanische Großstadt trägt in der Regel einen ganz eigenthümlichen Charakter an sich, der in Europa nirgends zu finden ist, der sich jedoch in Amerika überall wiederholt, so daß es vollkommen berechtigt ist, zu sagen: „Hat man eine amerikanische Großstadt gesehen, so kennt man alle anderen." — Dieselbe Straßeneintheilung, dieselben Namen, dasselbe Ansehen. Wie man in England überall einen Waterloo-Place oder Wellington-Street kennt, so sind in Amerika Washington, Madison, Broadway, Jefferson u. s. f. „Standartbenennungen", die sich natürlich auch in Philadelphia vorfinden.



Philadelphia: Broad-Street und das neue Stadthaus.

In den östlichen Städten, wie in Philadelphia, sind die Straßen häufig enge und mit hohen Häusern eingefaßt, die alle durch einen hohen Flaggenmast überragt werden. — Nirgends wird man an einem Festtage mehr Flaggen entfaltet finden, als in Amerika und das «Star-spangled-banner», die Nationalflagge Amerika's, prangt auf jedem Hause. Besonders galt dies 1876 von Philadelphia, wo die Welt-Ausstellung, die fremden Gäste und die Feier der hundertjährigen Unabhängigkeit Amerika's einen Flaggenschmuck mit sich brachten, der wirklich überraschend war. An jedem Hause der großen Chestnutstraße sah man Dutzende von Flaggen aller Nationen, und auf dem Flaggenmast prangte das weißroth gestreifte Banner Amerika's, dessen Zeichnung dem Wappenschilde Georg Washingtons entnommen wurde.

An dieser Stelle dürfte es vielleicht nicht unpassend sein, die Bedeutung des amerikanischen Banners zu erwähnen. Die dreizehn weißen und rothen Streifen des Banners bedeuten die dreizehn Originalstaaten der Staaten-Union, welche noch als englische Colonien vor einem Jahrhundert ihre Unabhängigkeit erklärten; die Zahl der Sterne hingegen entspricht der Zahl sämmtlicher Staaten der Union (gegenwärtig 38) und es wird jedesmal bei der Einverleibung eines neuen Staates in die Union ein neuer Stern eingefügt.

Mit den Flaggen und Bannern wetteifern die Reclamen und Firmenschilder. Amerika ist das Land der Reclame und kein Geschäft wird hier reussiren, das nicht auf dem Wege der Reclame seinen Platz sichert. Die Häuser sind demnach mit den auffälligsten Aushängeschildern bedeckt, und jede Ecke, oder Winkel ist mit einer Annonce versehen. In den höchsten Stockwerken der Häuser sind Drahtseile quer über die Straße gespannt und auf ihnen hängen die ungeheuersten Reclamen. Eigenthümlich ist es hierbei, auf welche Weise sich einzelne Gewerbe ankündigen. So wird man z. B. vor jedem Haarschneide-Salon einen Pfahl errichtet finden, der weiß, roth und blau angestrichen ist. Vor jedem Tabakladen in den Vereinigten Staaten prangt eine hölzerne, in den schreiendsten Farben bemalte Figur in Lebensgröße oder wenig darunter. Gewöhnlich stellen diese Figuren Indianerweiber oder Häuptlinge mit schwingendem Tomahawk vor, die in einer Hand ein Päckchen Cigarren halten. Ja selbst österreichische Soldaten sind unter diesen Figuren nicht selten vertreten.

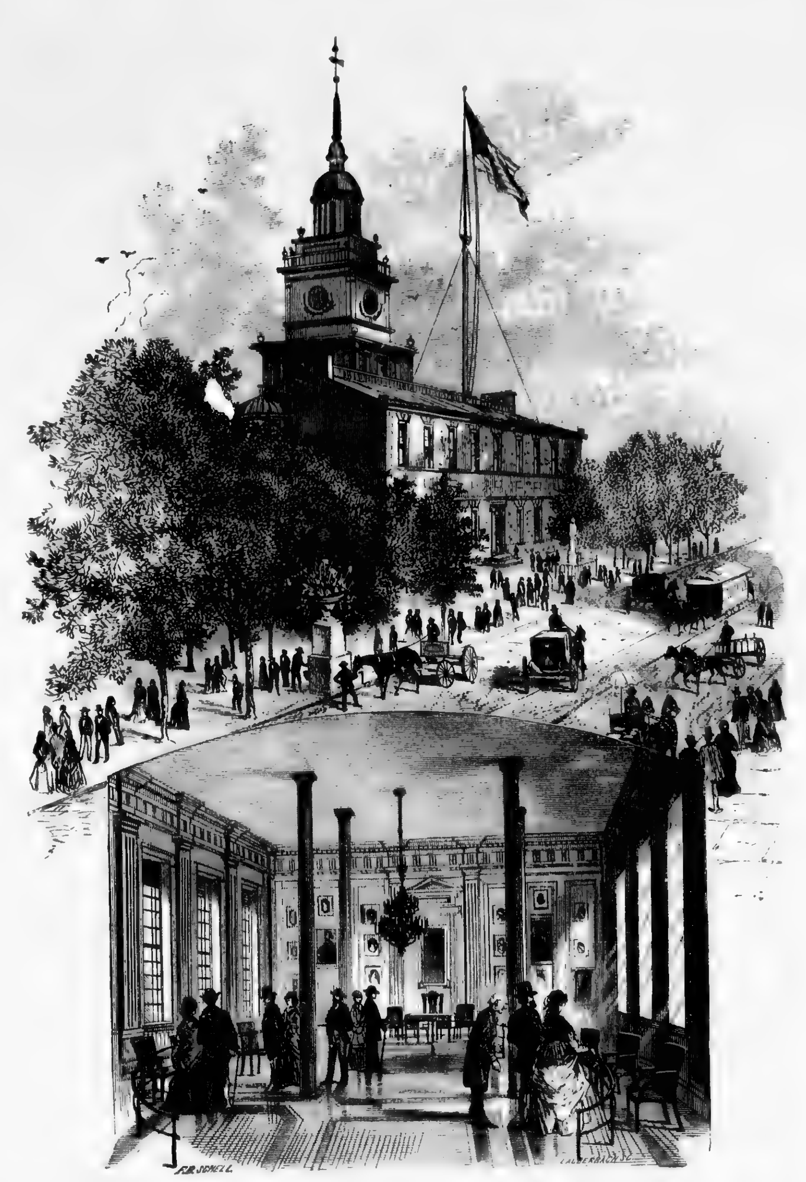
Eine andere Eigenthümlichkeit von Philadelphia, wie der anderen amerikanischen Städte im allgemeinen sind die ungeheuren Telegraphenstangen, die in vielen Straßen aufgepflanzt sind und an Höhe die meisten Häuser überragend, einige Dutzend von Drähten tragen. Es ist sonderbar, daß man in dem sonst so praktischen Amerika noch nicht darauf verfiel, unterirdische Drahtleitungen anzulegen. So bilden diese Stangen nicht allein ein Hinderniß des Verkehrs, sondern auch des Lichtes, das in die engen Straßen ohnehin nur spärlich eindringt.

Ein großer Uebelstand amerikanischer Städte ist das elende Pflaster, das man mit Ausnahme weniger Straßen überall antrifft. Philadelphia z. B., das jährlich Millionen zur Verschönerung und Einrichtung von gemeinnützigen Instituten verwendet, besitzt ein noch schlechteres Pflaster, wie Newyork oder Baltimore, obgleich die herrlichsten Steinquadern in der Umgebung der Stadt in Massen vorhanden sind. Ein ordentliches Trottoir ist nur in einigen Hauptstraßen zu finden, so z. B. in der Chestnutstraße, wo man mitunter über Steinplatten von 5 bis 6 Meter Länge und 3 Meter Breite dahinschreitet. In den anderen Straßen jedoch besteht das Trottoir aus schlechten Ziegeln, das Straßenpflaster jedoch aus holperigen spitzigen Steinen, das die Pferde häufig stürzen läßt. Der in der Mitte jeder Straße angelegte Schienenweg der Pferdeeisenbahn, ist der einzig fahrbare, und die Privatwagen, Equipagen und Lastkarren Philadelphias haben insgesammt eine derartige Geleisweite, daß sie durchaus die Schienen der Pferdebahnen benützen können. Auf die letzteren wird auf Kosten des sonstigen Wagenverkehrs alle mögliche Sorgfalt verwendet, und wenn beispielsweise starker Schneefall die Passage versperrt, so wird der Schnee durch Schlitten der Eisenbahngesellschaft auf beiden Seiten der Schienengeleise derart aufgethürmt, daß er an manchen Stellen das Trottoir bedeckt. An ein Wegschaffen des Schnees von Seite der Gemeinde oder an das Bestreuen des Trottoirs mit Asche u. dergl. bei Glatteis ist nicht zu denken, sondern es bleibt häufig der Sonne überlassen, Glatteis und Schnee hinwegzuschmelzen.

Ein ebenso bedeutendes Verkehrshinderniß bilden in dem unteren Theile der Stadt, die am Trottoir aufgethürmten Waarenballen und Kisten, welche die Passage für die Fußgänger oft vollständig absperren, und die Letzteren nöthigen, auf die kothige Straße zu treten. In dieser Beziehung müssen die amerikanischen Städtevertretungen noch von Europa lernen, und dann wird das gegenwärtig für so vieles Nutzlose hinausgeworfene Geld die gehörige Verwendung finden.

Die amerikanischen Häuser können, insoweit von Wohnhäusern die Rede ist, ihr englisches Muster nicht verleugnen. Die ganze Anlage gleicht jener des englischen Wohnhauses, nur ist in Philadelphia, wie auch in anderen Städten, das Material durchschnittlich ein besseres, was in dem großen Reichthum des Landes an prachtvollen Marmor- und Quaderstein seinen Grund hat. So sind hier auch die Häuser der vornehmen Familien aus schönem, blendend weißem Marmor, jene der besseren Mittelklassen aus grünem oder braunem Sandstein, die übrigen aus Ziegel erbaut.

Anders die Geschäftshäuser, denn für diese war Newyork das Beispiel. Die schönsten und größten Geschäftshäuser sind nahezu durchgehends Eisenconstructionen, die in neuester Zeit immer mehr Boden gewinnen und auch in Philadelphia in großer Zahl zu treffen sind. Die meisten sind von bedeutender Tiefe und die in ihnen untergebrachten Kaufläden werden ihrer enormen Größe wegen auch das Erstaunen



Philadelphia: Die Unabhängigkeits-Halle.



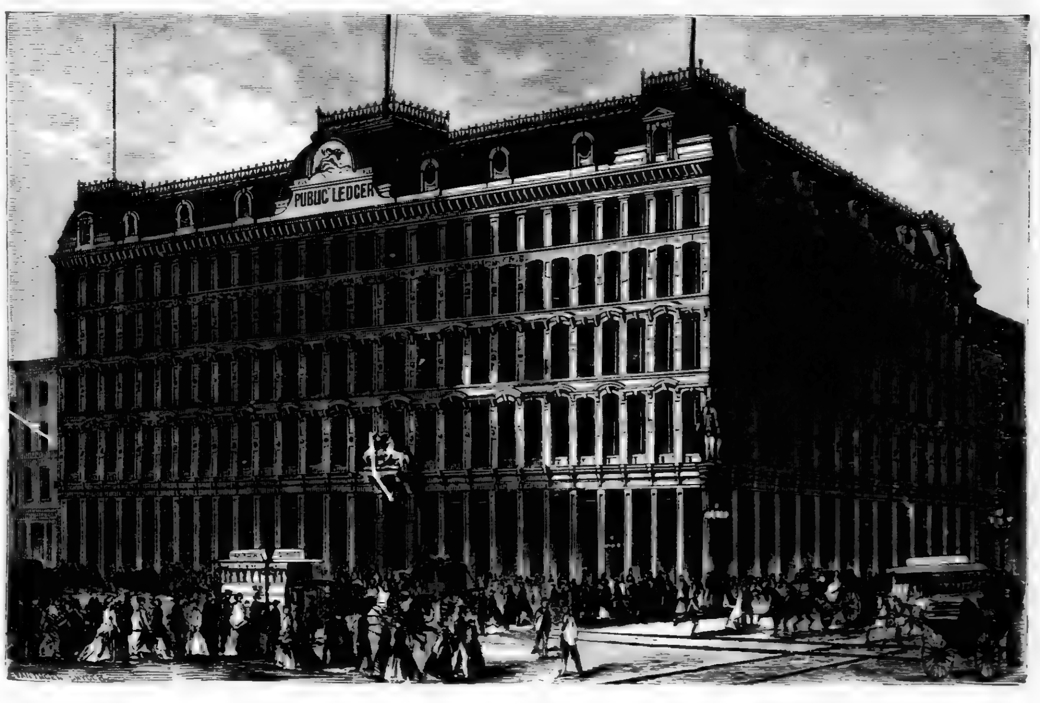
Philadelphia: Der Delaware-Strom.

der Fremden erwecken. Gewöhnliche Handschuh- oder Hutläden haben vielleicht mehr denn hundert Fuß Tiefe; ebenso manche Juwelier- oder Galanteriewaarenmagazine, die oft 50 mal so groß sind als die kleinen Juweliergewölbe im Palais Royal zu Paris. Durch diese großen Magazine mit eleganten Auslagen, durch die prachtvollen Hôtels und Zeitungsgebäude, durch den festlichen Schmuck der Häuserfronten und das großartige geschäftliche Treiben in einigen Straßen erhält Philadelphia auch das Ansehen einer Weltstadt, zu welcher es sich allmählich ohne äußeren Anstoß, hauptsächlich aus sich selbst heraus entwickelte, und welche Bezeichnung man Philadelphia gegenwärtig wohl beilegen kann. Größe, commercielle und industrielle Bedeutung berechtigen es hierzu.



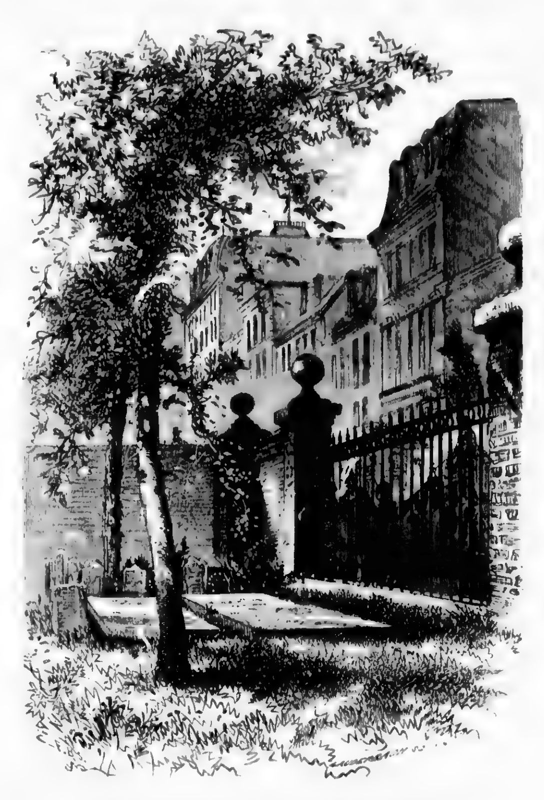
Philadelphia: Das Girard-College.

Wie die meisten amerikanischen Großstädte, so hat auch Philadelphia seinen charakteristischen Beinamen: „the City of Homes". Die „Stadt der Häuser". Die Bezeichnung ist zutreffend, denn Philadelphia ist relativ wie absolut die häuserreichste Großstadt Amerikas, die sich gleichzeitig über ein Areal ausbreitet, das unter allen Städten der Welt an Größe nur von London übertroffen wird. Der Mittelpunkt dieses großen Häusergebietes ist der Kreuzungspunkt der zwei breitesten und längsten Straßen der Stadt, der Market- und der Broad-Street. Hier wird gegenwärtig das neue Stadthaus von Philadelphia gebaut, dessen Stelle seit Menschengedenken die erwähnte Independence-Hall vertrat. Dieses Stadthaus wird nach seiner Vollendung an Großartigkeit und Schönheit, an Reichthum der Ausstattung und Majestät dem Capitol zu Washington würdig zur Seite gestellt werden können. Der Reichthum



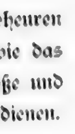
Philadelphia: Der Zeitungspalast des Public Ledger.

des Staates Pennsylvanien an Marmor und Granit läßt sich an diesen ungeheuren Monolithen, diesen gewaltigen Quadern und Blöcken leicht erkennen, und wie das Material des Baues den natürlichen Reichthum vertreten soll, so wird die Größe und Pracht desselben dem Reichthum und der Größe Philadelphias zum Symbol dienen.



Philadelphia: Das Grab Benjamin Franklin's.

Diesem kolossalen Prachtbau gegenüber erhebt sich ein zweiter, [illegible] ebenso reicher Bau. Der erste ist der Sitz der freien Stadt [illegible] Sitz der freien Weltgemeinde, die in der Stadt der „brüder[illegible] le[illegible] zur Wahrheit macht. Es ist der Freimaurer-Tempel, dessen Erbauung und innere Einrichtung mehrere Millionen kostete. Ebenso großartig wie dieser im [illegible]ormännischen, massiven Baustyl gehaltene, und von einem 230 Fuß hohem Wachtthurme überhöhte



heuren
ie das
ße und
dienen.

Philadelphia: Am Wissahicken.

d innere
innischen,
berhöhte

Palast dem Besucher von Außen entgegentritt, ebenso großartig ist der Eindruck, den man im Innern von der Ausstattung der Logen-Räume empfängt. Die Teppiche, Möbel und Einrichtungsstücke, die reichen Lampen und Vergoldungen, der Luxus der Corridors und Ankleide-Gemächer, die Pracht des Banquetsaales — alles das ist unbeschreiblich und unfaßbar für die Einbildung des Europäers. — Das Freimaurerthum, sowie überhaupt die geheimen Orden, wie die Kreuzherren, Tempel-, Pythia-Ritter u. s. w. sind in Philadelphia sehr verbreitet und dürften in keiner anderen Stadt Amerikas ähnliche Verhältnisse erreicht haben. Von Zeit zu Zeit werden

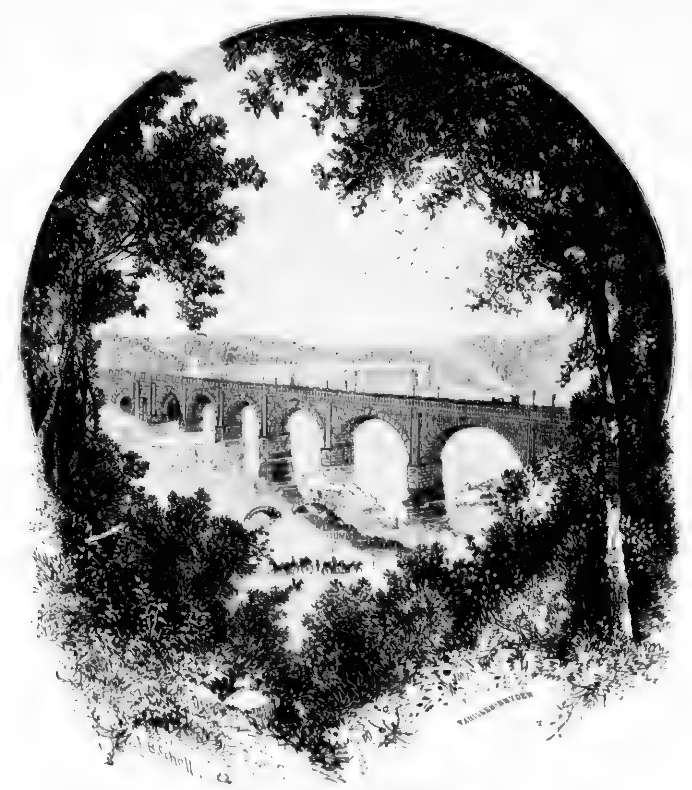


Das Lincoln-Monument.

von diesen, zumeist wohlthätigen Zwecken gewidmeten Orden Festlichkeiten veranstaltet, bei welcher Gelegenheit man die Ordensritter in ihren originellen Trachten, mit ihren Bannern und Abzeichen sehen kann. Der Freimaurer-Orden ist unter ihnen der reichste und angesehenste.

Philadelphia ist reich an vornehmen Prachtbauten und Kirchen, obgleich sie größtentheils in die Straßenfronten hineingebaut sind, und unter der Masse anderer Gebäude verschwinden. In Amerika ist es überhaupt nicht Sitte, öffentliche Bauten wie in europäischen Städten mit großen freien Plätzen zu umgeben, und ihre Façade

dadurch mehr hervortreten zu lassen. Dies gilt besonders von Philadelphia, wo jedes Theater, jede Kirche, jedes öffentliche Gebäude mit in die Straßen gebaut, und mit anderen Gebäuden umgeben wurde, so daß sie trotz ihrer Schönheit nicht zur Geltung gelangen und nichts dazu beitragen, die unendliche Einförmigkeit der Häuserwüste Philadelphias zu heben, in welche nur die Hauptstraßen einige Abwechslung bringen.



Der Schuylkill-Fluß: Falls-Bridge.

Die hervorragendsten Bauten, wie das große, prachtvolle Opernhaus (Academy of Music), die Academie der schönen Künste, einige Kirchen und Riesenhôtels 2c. liegen in der Nähe der genannten zwei Monumental-Gebäude, der „City-Hall“, und des „Freimaurer-Tempel“.

Von den tausend Meilen Straßen zeigen höchstens fünfzig einige Abwechslung, der Rest besteht aus Wohnhäusern, die einander in Aussehen und Größe vollkommen

gleichen, und in ihren unendlichen Reihen kaum durch eine Wirthsstube (Saloon genannt) oder einen Kaufladen unterbrochen werden. Die Einkäufe an Lebensmitteln, Provision u. s. w. werden in Philadelphia in großen Markthallen gemacht, deren die Stadt in verschiedenen Theilen einige besitzt, so daß selbst die den europäischen Städten eigenthümlichen Butter- und Gemüsehändler in den Wohnstraßen fehlen.

Das typische Wohnhaus Philadelphias, nach dessen Muster wohl vier Fünftel aller Wohnhäuser der Stadt gebaut sind, ist ein rother, ein bis zwei Stockwerke hoher Ziegel-Bau, mit Hochparterre, zu welchem eine mehrstufige, mit eisernen Geländern versehene Treppe hinanführt. Kein einziges Wohnhaus Philadelphias besitzt eine Wagen-Einfahrt, oder ein mit der Straße im gleichen Niveau befindliches Thor. Diese Treppen, sowie die Schwellen, Thür- und Fensterumrahmungen sind gewöhnlich

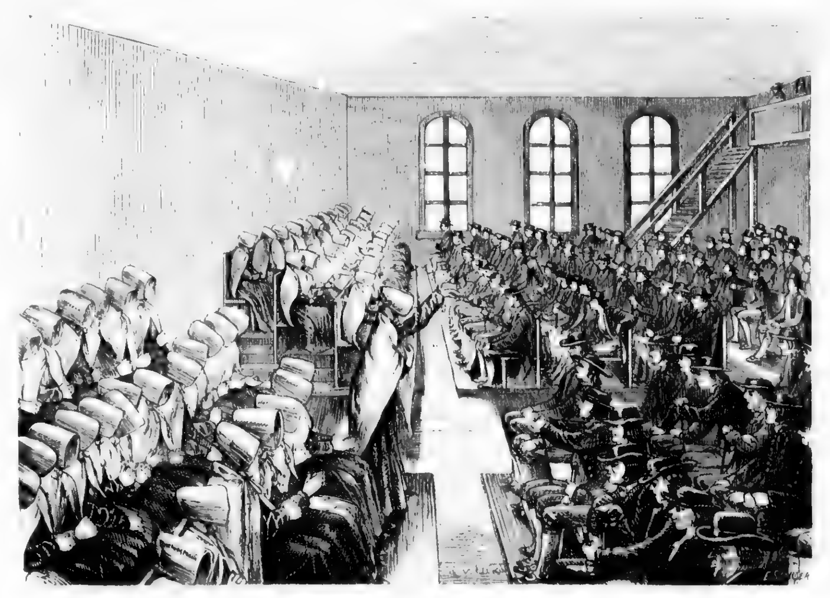


Volkstypen: Ein Neger-Pärchen.

aus weißem Marmor hergestellt. Vor den bessern Häusern befindet sich nahe der Straße auf dem Trottoir eine schmale Marmorstufe eingemauert, die als Aufstieg in die Privatwagen dient. In den oberen Theilen der Walnut-Street und ihren Nebenstraßen wurde mit Vorliebe brauner Sandstein, wie er in Newyork sehr gebräuchlich ist, verwendet, und nicht wenige Gebäude sind bis an das Dach hinauf ganz mit weißem Marmor überkleidet. Auf das Aeußere der Häuser wird von den Philadelphiaern große Sorgfalt verwendet, und Marmor wie Ziegel und Treppen werden an Samstagen und oft mehrmals in der Woche sorgfältig mit Bürste und Seife gewaschen.

Die Bauplätze sind zumeist lange Rechtecke, und das Haus nimmt ihre ganze Tiefe mit Ausnahme einer der beiden hinteren Ecken ein, die als Hofraum benutzt wird. In Philadelphia werden die unterirdischen Räumlichkeiten nicht wie in Newyork

zur Wohnung mit einbezogen, und der in Newyork dahin verlegte Speisesaal, Küche u. s. w. nehmen in Philadelphia das Erdgeschoß ein, dessen Frontgemach der Empfangssalon oder das „Parlor" bildet. Die Schlafzimmer und das Drawing-Room der Damen befinden sich in den übrigen Stockwerken. — In den Vorstädten sind viele Häuser mit reizenden, wohlgepflegten Blumengärten umgeben, und besitzen hübsche Veranden und Vorbauten, so daß man sich in der That nichts Hübscheres denken kann, als diese amerikanischen „Homes", die ihren Bewohnern ihr größter Stolz, ihr Alles sind. Da eben das Wirthshaus- und Clubleben in Philadelphia



Philadelphia: Quäkerkirche.

unter den Mittelständen gar nicht existirt, und die Familien Sommer und Winter größtentheils zu Hause verbringen, so wird auch auf die innere Einrichtung dieser Häuser große Sorgfalt verwendet. Die „Parlors" und andere Gemächer sind mit dicken, größtentheils in Philadelphia angefertigten, vorzüglichen Teppichen belegt und mit vortrefflichen Möbeln ausgestattet.

Die Gärten um die Häuser und Alleen in den Straßen finden sich jedoch, wie bemerkt, nur in den Vorstädten Philadelphias, hauptsächlich in West-Philadelphia und dem lieblichen, äußerst anheimelnden Germantown, während in der Stadt selbst

die Häuserwüste ein unbeschreiblich ödes und trauriges Ansehen hat. Und dieses Ansehen ist das treue Spiegelbild des Philadelphiaer Alltagslebens. Es ist ebenso öde und einförmig und großentheils auf das Hauswesen und die Lektüre irgend eines Buches, oder auf den Kirchgang beschränkt, welch' letzterer in der scheinheiligen Quäker- und Muckerstadt besonders unter den Amerikanern eine große Rolle spielt. Die Stadt besitzt nicht weniger als fünfhundert Kirchen, unter denen sich auch eine große Zahl von Quäker-Kirchen befindet. Sie unterscheiden sich von den anderen Gotteshäusern hauptsächlich dadurch, daß sie sämmtlich in mit hohen Mauern umgebenen und von der Straße abgesperrten Gärten stehen, und weder Thurm noch sonst einen architektonischen Schmuck aufweisen, so daß man sie für gewöhnliche, einstöckige Wohnhäuser halten könnte. Ebenso kahl sind sie auch im Innern. Vier glatte, weiße Wände, ohne irgend welchen Kreuz- oder Bilderschmuck. Auf dem Boden stehen einige Reihen roh gezimmerter Bänke, deren eine Hälfte für die Frauen, die andere für die Männer bestimmt ist. Die Quäker haben keinen Priester. Sie versammeln sich des Sonntags in der Kirche und warten auf den „heiligen Geist", der gewöhnlich so gnädig ist, innerhalb kurzer Frist eine oder die andere Person, Mann oder Frau, zu überschatten. Die Betreffende erhebt sich dann und giebt der versammelten Quäkergemeinde die Eingebungen des heiligen Geistes von ihrem Platze aus kund. Nicht selten kommt es jedoch vor, daß die Gemeinde vergebens auf diese Eingebungen wartet, und es gewährt einen sonderbaren Anblick, die versammelten, Grau in Grau gekleideten Quäker regungslos stundenlang dasitzen zu sehen.

Diese Abkömmlinge William Penns gehen in neuerer Zeit einer radikalen Umwandlung ihres Lebens und ihrer Religionsformen entgegen. Wohl haben die Alten noch ihre einfache, zurückgezogene, wahrhaft patriarchalische Lebensweise, ebenso wie das trauliche „Du" im Umgange untereinander beibehalten, aber unter der jüngeren Generation giebt sich bereits die Reaktion kund. Die langweiligen, grauen Quäker-Gestalten verschwinden allmählich aus dem Straßenleben, und nur des Sonntags werden die Quäkertrachten zum Kirchgang angelegt. Die Frauen sind dann sämmtlich in graue Gewänder ohne irgend die geringste Verzierung gehüllt, während der Kopf unter großen, häßlichen Hauben verborgen ist. Die Männer tragen Frack und enge Beinkleider, Strümpfe und Schnallschuhe und einen niedrigen, breitkrämpigen Zylinderhut. — Die Quäker Philadelphias genießen den Ruf großer Vorsicht in ihren Geschäften, übertriebener Sparsamkeit und bedeutenden Reichthums.

Während die Quäker von wahrer Religiosität beseelt sind, geben sich leider die Baptisten, Methodisten und Dutzende Andersgläubiger den Anschein der Religiosität, wovon sich die Deutschen der Stadt glücklicherweise ausschließen. Der Kirchenbesuch ist hier durch dieses Muckerthum nahezu obligatorisch geworden, und ohne irgend einer Religionssekte anzugehören, und ihre zeitraubenden, religiösen Uebungen an

Sonn- und Wochentagen fleißig mitzumachen, wird ein junger Mensch vergeblich nach Beschäftigung oder Erfolg in seinem Geschäfte streben. Diese religiösen Versammlungen, in und außerhalb der Kirche, religiöse Bankete, Zusammenkünfte in Feld und Wald (Camp-Meetings) u. s. w. haben gerade in Philadelphia einen, man könnte sagen, krankhaften Charakter angenommen, der sicherlich nicht zum Wohle der Stadtbewohner beiträgt. Diese Scheinheiligkeit geht so weit, daß es Caffeehäusern, Restaurants, Theatern u. s. w. absolut nicht möglich wäre, ohne die deutsche Bevölkerung hier zu bestehen, und es giebt deren auch in der Millionenstadt kaum mehr, als in einem deutschen Provinzstädtlein. Damit ist jedoch nicht gesagt, daß der Consum von Branntwein und Bier hier geringer sei, als anderwärts. Es ist hier nur der Schein, der gewahrt sein will, und ungeachtet der zahllosen Kirchen und Wohlthätigkeitsanstalten und religiösen Gemeinden giebt es hier mehr verborgene Sünde und Elend, als in anderen Großstädten. Nur die sogenannten Variety-Theater mit ihren Schaustellungen halbentblößter Frauengestalten, und Produktionen der niedrigsten Sorte geben mit ihren stets vollgefüllten Häusern Zeugniß von der Geschmacksrichtung einer gewissen Volksklasse. Ebensowenig werden der Stadt, selbst von Seiten der Amerikaner, besonders gute Sitten nachgerühmt, und es wäre allerdings traurig darum bestellt, wenn man all' den Gerüchten hierüber Glauben schenken wollte. Es ist etwas Eigenthümliches um das gesellschaftliche Leben in Philadelphia; die abendlichen Besuche und Zusammenkünfte in den unerleuchteten Parlors, die religiöse Heuchelei, der Mangel an äußerer Anregung und Erheiterung des Geistes tragen zu dieser, man könnte sagen, Verkommenheit des sozialen Lebens viel bei. Es wäre erfreulich, wenn die Ausstellung von 1876 das korrupte, gesellschaftliche wie geschäftliche Leben ein wenig aufgerüttelt hätte.

Die Wissenschaft besitzt in Philadelphia einige hervorragende Institute, und vor Allem die „University of Pennsylvania", die sich, wie die anderen Hochschulen des Landes, allmählich aus dem Gymnasium und der Realschule, dem College, zu einer der ersten Universitäten Amerikas entwickelte. Ihre großartigen, palastähnlichen Gebäude gehören zu den schönsten der Stadt. Der Lehrkörper besteht aus einigen vierzig Professoren, die einem „Board of Trustees" unterstehen, deren Präsident der jeweilige Gouverneur des Staates Pennsylvanien ist. Im Departement of Arts werden vorwiegend die Gymnasialfächer vorgetragen, während das Departement of Science, mit seinen vier Jahrgängen hauptsächlich die Heranbildung von Chemikern, Bergwerk- und Hüttenkundigen, Architekten, Maschinenbauern, Ingenieuren ꝛc. zum Ziele hat. Das Schulgeld beträgt in beiden Facultäten jährlich 150 Dollars. Die medizinische und juristische Facultät sind ausschließlich Fachschulen, und es genießt insbesondere die erstgenannte einen vorzüglichen Ruf. Ebenso bekannt ist auch das „Dental-College", das Institut für Zahnärzte, das unter seinen vielen Hundert

Studenten zahlreiche Europäer aufweist. Hier erhalten die mit Recht so berühmten amerikanischen Zahnärzte ihre Ausbildung.

Es sei hier noch eines Umstandes erwähnt, der bis jetzt geeignet war, den guten Ruf der pennsylvanischen Universität im Auslande zu schwächen. Außer dieser Hochschule besteht in Philadelphia noch dem Namen nach eine zweite, welche die Benennung „Philadelphia University" führt und sich hauptsächlich mit der Ausstellung von Doktor-Diplomen gegen Erlegung eines gewissen Geldbetrages befaßt. Dieses schwindelhafte, in Europa bekannte Unternehmen hat mit der vorgenannten großen Universität nichts gemein, und es ist demnach gerathen, die beiden Institute von einander wohl zu unterscheiden.

Die ältere Hochschule Philadelphias, nach seinem wohlthätigen Stifter Girard-College genannt, ist zur Zeit berühmter als die Universität. Girard, dem die Stadt eine ganze Anzahl gemeinnütziger Stiftungen verdankt, widmete zwei Millionen Dollars und einen großen Baugrund der Errichtung dieses Musterkollegiums, das gegenwärtig über 500 Schüler, ausschließlich Waisen, zählt und zu den bestgeleiteten Anstalten Amerikas gehört.

Außerdem besitzt Philadelphia noch in seinem Franklin-Institut mit seiner reichhaltigen technischen Bibliothek und Modellensammlung und seinen gelehrten Mitgliedern eine hervorragende Heimstätte für die Wissenschaft, und seine Zeichnenschule, Vorlesungen und Lesesäle erfreuen sich stets zahlreichen Besuches.

Es muß überhaupt anerkannt werden, daß nicht nur in Bezug auf freien Unterricht in populären Wissenschaften in Amerika und speziell in Philadelphia von edlen Männern viel geleistet wird, sondern daß auch das Publikum, und besonders die Frauen-Welt, diesen Vorträgen großes Interesse entgegenbringt.

Die beiden größeren Bibliotheken, die Mercantile- und die Philadelphia-Library, werden ebenfalls mehr in Anspruch genommen, als dies mit den Bibliotheken anderer Städte der Fall ist. —

Das Deutschthum Philadelphias erfreut sich in Amerika keines günstigen Rufes. Das Gefühl der Zusammengehörigkeit, der geselligen Unterhaltung scheint den Deutschen der Stadt stark abzugehen, und die deutsche Bevölkerung setzt sich auch theilweise aus Elementen zusammen, denen jedwede Bildung entschieden abgeht. Das Wirthshaus-Wesen gilt einer großen Zahl der Deutschen als das Ziel ihres Strebens, und von den vielen Trinkstuben und Kneipen, Hôtels niederen Ranges und schlechten Boardinghäusern ist die Mehrzahl in ihren Händen, während andererseits auch anerkannt werden muß, daß die gesammte Bierbrauerei nicht nur Philadelphias sondern von ganz Amerika in den Händen der Deutschen ruht. Die Vereine, Clubhäuser und besseren Vergnügungslokale, deren nahezu jede amerikanische Großstadt eine bedeutende Zahl besitzt, sind in Philadelphia selten, und ohne irgend welchen Werth. Das

Deutschthum gelangte deshalb hier zu keiner Geltung und keinem Einfluß, und wenn dessen ungeachtet eine Reihe von Deutschen öffentliches Ansehen und hohe Achtung genießen, so haben sie dies ihren persönlichen Verdiensten und nicht ihrer Partei zuzuschreiben. Das einzige halbwegs bedeutende Institut der Deutschen ist die „Deutsche Gesellschaft“ mit hübschem Vereinslokale, großer Bibliothek und einem vortrefflich ausgestatteten Hospital.

Der Grund dieser ungünstigen Verhältnisse mag theilweise in der großen Ausdehnung der Stadt zu suchen sein, die den in allen Stadttheilen zerstreut wohnenden Deutschen das gesellige Beisammensein u. s. w. sehr erschwert. Die Deutschen, vereinzelt



Philadelphia: Der Schuylkill-Fluß.

wohnend, verschwinden in der Masse der sie umgebenden Anglo-Amerikaner, und assimiliren sich mit ihnen mehr und früher als in irgend einer anderen Stadt, sie raffen sich nur in einzelnen Bezirken zu kümmerlichem Vereinsleben auf.

Die farbige Bevölkerung Philadelphias beläuft sich auf ca. 30,000 Seelen und lebt vielleicht in besseren Verhältnissen als in irgend einer anderen Stadt Amerikas. Die Neger haben ihre Kirchen und Schulen, ihre Priester und Advokaten und werden von der weißen Bevölkerung freundlicher behandelt als anderwärts. Sie liefern das Hauptkontingent der Diener und Aufwärter in den Philadelphia so eigenthümlichen Boardinghäusern und sind als solche in der That unersetzlich.

Vergleicht man Newyork 'n gewissen Beziehungen mit Paris, so kann man Philadelphia in derselben Weise mit London vergleichen. Es ist voll der interessantesten Anstalten, Gebäude, Monumente, Sehenswürdigkeiten, aber ebenso wie in London



Der Schuylkill-Fluß
bei Laurel-Hill.

würde man Monate brauchen, sie aufzusuchen, und ganze Bücher sie zu beschreiben. So die kolossalen Maschinen-, Teppich-, Möbel-Fabriken, die Gießereien, Schulen, Spitäler, Museen und Gefangenhäuser. Aber wir eilen vorüber, den Ufern des Schuylkill-Flusses zu, an denen sich das Sehenswertheste Philadelphias, der reizende,

große Fairmount-Park ausbreitet. Die Welt-Ausstellung von 1876 machte ihn der ganzen Welt bekannt, und jeder Besucher wird sich mit Vergnügen an die prächtigen Ausstellungsbauten, an die herrlichen Thäler und wasserreichen Schluchten des Parks erinnern, der ebenso als der größte und schönste der Welt gepriesen wird, wie die in seinen Gebäuden abgehaltene Ausstellung als die größte der bisher abgehaltenen gilt.

Es ist nicht der einzige Park Philadelphias. Die Quäkerstadt besitzt deren noch mehrere in Gestalt ihrer wunderherrlichen Friedhöfe, denen das Vorrecht unter allen Ruhestätten der Todten in der ganzen weiten Welt nicht bestritten werden kann. Mag man über den wunderlichen Styl der Steinmonumente und Obelisken, mit denen man hier die Gräber der Verstorbenen ziert, auch lächeln. Das Grün der hohen Bäume, die sie beschatten, und die herrlichen Parkanlagen, die sie umgeben, versöhnen uns damit, sowie mit der traurigen Bestimmung dieser paradiesischen Ruhestätten.

X. Die Seebäder von Neu-Jersey.

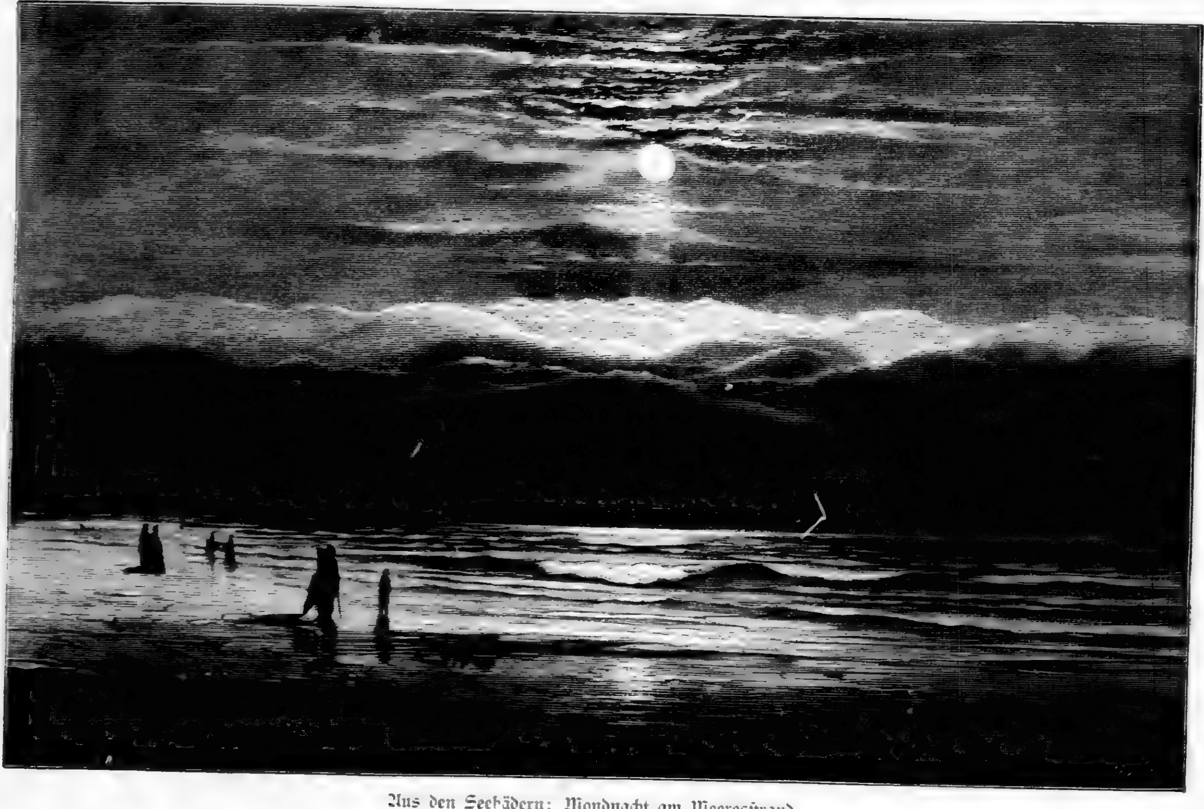
1. Long-Branch.

Die Badelust, die Liebe zur See, hat sich von Europa auch nach Amerika verpflanzt. Man ist dem ewigen Ozean, dem alten Gesellen, von Herzen gewogen, so lange man sich bloß an seinen Küsten, aber nicht — in irgend einem Schiffe auf ihm befindet.

Wie in Europa, so finden sich auch in Amerika die Seebäder hauptsächlich an jenen Küsten, welche den großen Städten am nächsten gelegen sind, und so ist denn auch die atlantische Küste Nordamerikas von Boston herab bis nach Cape-May, an der Mündung des Delaware, ein einziges Seebad.

Bisher war die alte Dame Europa mit dem noch älteren, stets galanten Ozean im besten Einvernehmen, seitdem aber die junge Riesin Amerika zu solcher Schönheit herangewachsen, wandte er sich von seiner alten Liebe theilweise ab, um sich die Zuneigung der jungen, transatlantische Schönen zu gewinnen.

Und er gewann sie auch, aber erst seit wenigen Dezennien. Die Damen brachten die Seebäder in die Mode. In Trouville und Brighton und anderen fashionablen Orten hatten sie kennen gelernt, wie schön und angenehm und leicht es sich an der See leben läßt, und wie Amerika in allen Dingen den europäischen Moden und europäischem Geschmack folgte, so war es auch hier ohne Seebäder nicht mehr glücklich.



Aus den Seebädern: Mondnacht am Meeresstrand.

Prinzessin Mode zog sich von den Landhäuschen aus der Umgebung Newyorks und aus den Kurorten des Inlandes an die See und behauptet sich da bis auf den heutigen Tag.

So bekam denn Amerika seine Seebäder, — sein Newport und Nantucket, sein Long-Branch, Atlantic-City und Cape-May. Newport im kleinen Staate Rhode-Island ist der Rendezvousplatz der amerikanischen Aristokratie, Long-Branch ist die Favorite der Newyorker eleganten Welt, und Atlantic-City ist das Seebad von Philadelphia, „the Quaker-City on the Sea", die Quäkerstadt an die See verpflanzt.

Die amerikanischen Seebäder sind von denen Europas sehr verschieden, und können einen Vergleich mit den letzteren nicht aushalten. In die Seebäder geht man nicht allein um sich zu baden, sondern auch um sich zu unterhalten, und Amerika hat wohl das Baden gelernt, weiß jedoch nicht, wie sich zu unterhalten. Sind auch an den transatlantischen Küsten die schönsten Hôtelpaläste und Villen zu finden, so fehlen doch die Casinos der französischen, die Yachting- und Sporting-Clubs der englischen Seebäder. Es fehlt die Geselligkeit, die freundliche Unterhaltung, das wahre Vergnügen.

Es ist überraschend, daß man in dem ungeheuren Bienenkorbe zwischen der Atlantik und Pacific, in dem rastlosen, schnelllebigen, thätigen Amerika überhaupt Orte findet, wo Müßiggang und Nichtsthun an der Tagesordnung sind, Orte, von derselben Bevölkerung wie sie Newyork und Chicago und Boston bewohnt, und doch so unendlich ruhig, so gänzlich außerhalb des fieberhaften Gelderwerbes, des ewigen Spekulirens und Calkulirens, das doch nirgends mehr zu finden ist, als eben in den ungeheuren Geschäftszentren der neuen Welt. Noch überraschender ist es aber, daß sich das so leichtlebige, schöne Geschlecht Amerikas nicht zur geselligen Gemeinschaft, zu jenen Unterhaltungen emporschwingen kann, wie man sie in den europäischen Bädern findet. —

Die amerikanische Seeküste ist wie eigens für Badezwecke geschaffen; die schöne Mutter Erde, die sich in England in schroffen, hohen Kalk-Klippen Poseydon entgegenstellt, schmiegt sich hier so sanft und weich an das Meer wie in Trouville, und damit sich die zarten Schönen Amerikas ihre Füße nicht verletzen, oder gar wie in Etretat und Brighton zu derben Strohpantoffeln greifen müssen, bestreute sie die ganze Küste von Newyork bis herab nach Florida mit so feinem weichen Sand, daß es eine wahre Freude ist, mit nackten Füßen darauf herumzutrippeln. Nördlich von Newyork bis nach Canada hinauf ist jedoch die Küste ebenso felsig und steil, wie an der Südwestküste Englands.

Long-Branch ist das Prototyp des amerikanischen Seebades. Seine geringe, nur etwa dreißig Meilen betragende Entfernung von der Metropole des Continents hat es zum beliebtesten und bekanntesten Badeorte der transatlantischen Seeküste gemacht. Zwei Wege, ein Land- und ein Wasserweg, führen von Newyork dahin. Der schönere

ist die Fahrt mit dem Dampfboote über die herrliche Bai von Newyork nach Sandy-Hook, die wohlbekannte Landspitze, das erste Stückchen Amerikas, das der Europäer gewöhnlich zu sehen bekommt, sollte er nicht schon zuvor an den Bänken von Neu-foundland gescheitert sein. Dann freilich ist es anders. Von Sandy-Hook führt eine Eisenbahn nahezu am Rande des Meeres über eine jener langen Sandbänke dahin, wie sie Ostpreußen und Holland aufzuweisen haben. Eilf Meilen Fahrt durch kahle, neugebaute, wie Pilze aus dem Boden gewachsene Seebäder bringen den Besucher nach Long-Branch.

Wie in den europäischen Bädern, so macht sich der Geschäftsgeist der Hôtelbesitzer auch hier schon bei der Ankunft am Bahnhofe breit, wo ein halbes Hundert Omnibusse bereit stehen, die Badegäste nach diesem oder jenem Hôtel zu führen. Man kann sich glücklich schätzen, wenn man den Ueberfällen der Kutscher und Condukteure mit heiler Haut entrinnt. Ein Schreien und Lärmen, ein Gedränge und Stoßen, das uns zur Verzweiflung bringen könnte. Endlich ist man in einen Omnibus gestiegen. Die Thüre wird zugeschlagen und fort geht's, dem Orte zu, der sich wie Brighton mehrere Meilen weit längs der Küste hinzieht. Long-Branch ist so lang, als man Lust hat, eigentlich noch viel länger, denn die ganze Meeresküste, von Sandy-Hook herab bis Cap-May, der Südspitze von Neu-Jersey, ist ein einziges Seebad, und da zwischen den einzelnen Badeörtchen keine Grenzen gezogen sind, und man nicht weiß, wo das eine aufhört und das andere anfängt, so kommt man aus Long-Branch eigentlich gar nie ohne Benützung der Eisenbahn heraus.

Und was ist der Ort? Eine unendlich lange Reihe von großartigen Hôtel- oder besser Kasernenbauten und kleinen eleganten Landhäuschen in Reih' und Glied, auf kahlem gelben Sande stehend, die Fronten dem Meere zugewendet. Alles Tannenholz und Oelfarbe, grüne Fensterläden, breite Verandas um das Haus und hohe Fahnenstangen auf dem Dache. Hier ist der Sitz der Crême, des leichten Schaumes der Newyorker Codfish-Aristokratie. Ihm gegenüber der leichte Schaum des Meergottes, in langen Wellenlinien auf dem Strande spielend. Und zwischen beiden eine schöne, ebene, breite Fahrstraße, die gegen die See zu von einem schattenlosen Fußwege mit kleinen Pavillons und Sitzbänken begleitet wird. Unterhalb dieser Promenade, am Fuße einer etwa zwanzig Fuß hohen Klippe, ist der Meeresstrand mit seinen zahlreichen Badehäuschen.

Außer dieser fashionablen Avenue — die in mehr als einer Bezeichnung dem „Drive" von Brighton gleicht — sind wohl noch viele andere Straßen landeinwärts zu. Allein es sind traurige Straßen, ohne Baum und Gras — auf weißem Sand erbaut — und von der einzigen Anziehung — dem Meere — über eine Meile weit entfernt. Dennoch sind alle Häuser und Häuschen in diesen Vorstädten, oder vielmehr Hinterstädten von Long-Branch ebenso mit Gästen überfüllt, wie die „Sea-Avenue"

selbst. Und warum? Es ist eben Newyorker Mode, in Long-Branch den Sommer über zu wohnen, und ob es nun in den eleganten Kartenhäuschen am Meere, oder in den Bretterhütten dahinter ist — es gilt in der nächsten Wintersaison in der Hauptstadt gleich: Man hat eben in Long-Branch gewohnt.

Es ist merkwürdig, daß London mit seinem aristokratischen Quartier, seinem „Westend", Long-Branch als Beispiel gedient. Auch hier ist das Westende mit dem großartigen, aber hölzernen Westend-Hôtel, der Villa des ehemaligen Präsidenten Grant und anderen eleganten Bauten, der fashionable Theil, und man ist wirklich überrascht von der Pracht der Toiletten, der Schönheit der Equipagen und Pferde, vom Reichthum der Hôtel-Parlors oder „Salons"! Man könnte sich nach Saratoga oder Vichy oder Baden-Baden versetzt fühlen, wüßte man nicht, daß diese glänzende Außenseite hier wie im ganzen eleganten Leben Amerikas nur innere Beschränktheit deckt. So in den Hôtels: Ueberall sind die Empfangsräume, die Speisesäle und Salons mit überraschender Eleganz möblirt, und anscheinend die arabischen Märchen verwirklicht; aber sieht man erst die eigentlichen Wohnräume, die Schlafzimmer 2c., so ist man enttäuscht von ihrer grenzenlosen Kahlheit und Einfachheit. Keine Bilder, keine Teppiche, keine Möbel — bis auf das Bett und den Waschtisch. Das ist die vielgerühmte Pracht der amerikanischen Hôtels. — Ebenso ist es mit dem Theater und dem Conzertsaale, die Long-Branch besitzt. Man spielt Alles, vom französischen Lustspiele bis zur klassischen Tragödie, vom Strauß'schen Walzer bis zur Haydn'schen Schöpfung — aber die Aufführung läßt überall viel zu wünschen übrig. Man besucht diese Lokale, besetzt alle Tische, aber welches Verständniß bringt man den Aufführungen entgegen!

Desto schwerer und echter ist es mit dem Aufwand an Toiletten und Equipagen. Worth's berühmte Toiletten sind am Strande von Long-Branch viel häufiger zu finden als in Trouville und Brighton. Die Brillanten glänzen hier feuriger, wie in den Sälen der alten französischen Aristokratie, und die Equipagen, Pferde und Geschirre sind ebenso reich wie auf der Praterstraße in Wien. Auf der großen Avenue findet man dasselbe Leben wie auf der Avenue de la Grande Armée. Karossen fliegen vorüber, von reichen Rentiers sicher gelenkt. Offene Landauer, steife Diener auf dem Bock und eine nachlässig hingestreckte Schöne auf den Kissen im Innern, Reiterpaare auf feurigen Kentucky-Pferden, und elegant gekleidete Fußgänger auf den Promenaden.

Aber das größte Leben findet man am Fuße der Klippen, an den Ufern des launischen Meeres, das hier ebenso leicht tödtet, als es liebkost, denn Long-Branch ist berüchtigt wegen der großen Zahl von Menschenopfern, welche es alljährlich während der Badesaison fordert. Auch die Schiffstrümmer, die hie und da aus dem weichen Sand hervorlugen — ein Stückchen Tau, eine zerrissene Kette — beweisen zur Genüge, daß das schöne Meer bei all' seiner Schönheit hier ebenso treulos sein

kann, wie — das Weib. Und auch die Seepflanzen am Strande — man fängt sich in ihren unter dem weichen, zarten Sande verborgenen Schlingen — erinnern sie nicht ebenso sehr an das Weib? Nur daß jene dies unbewußt und zufällig, diese jedoch zuweilen auch systematisch betreiben.

Für das Weib ist der Ozean ein ewiger Carneval, ein alter vergnügungslustiger Knabe, dem es sich ungenirt in die Arme werfen kann. Er umfängt sie und küßt sie und spielt mit ihr wie mit seinem Bräutchen. Er wiegt sie auf seinen Armen, und — hierin beweist er seinen überirdischen Charakter — er läßt sie unverletzt und ohne gebrochenes Herz weiterziehen. Aber dafür kommt die kleine Schöne auch wieder, immer wieder, und enfin ist es nicht besser, so einige Monate hindurch täglich schäkern zu können, als ihr einmal das Herz zu brechen? —

Das Baden ist der schönen Welt hier leichter und angenehmer gemacht, als in den europäischen Seebädern. Während in den letzteren beide Geschlechter auf das Strengste von einander geschieden sind, badet man hier lustig und ungenirt untereinander, ja noch mehr, es ist sogar die Pflicht der Herren, irgend eine oder zwei Damen unter ihren persönlichen Schutz zu nehmen, sie ins Wasser zu geleiten, sie über die Wellen zu halten und sie bei ihren Schwimmversuchen zu unterstützen. Im Wasser wird bald Freundschaft geschlossen, und selbst wenn man sich in den Salons zu Lande kaum anblickt, ist man im Wasser miteinander mehr als vertraut. Im Wasser und am Strande wird Alles zum Kinde — Frauen und Männer und Mädchen, Alles ist im tollen Durcheinander, lacht und schäkert und spielt. Man wirft sich in den Sand und bewirft sich gegenseitig damit, und balgt sich herum, bis eine große Welle unter lautem Jubel und Geschrei über alle hinwegstürzt und sie für einen Augenblick begräbt. Aber kaum ist die Brandung vorüber, als auch schon das tolle Treiben aufs Neue beginnt.

Man bleibt in Amerika durchschnittlich viel länger im Wasser, als in England und Frankreich, wo es als Regel angesehen wird, nicht über ein Viertelstündchen in der See zu verweilen. Hier weilt man während des Vormittags stundenlang darin, oder zum Wenigsten im Badeanzuge, indem man die Zeit etwa wie die Amphibien zwischen Land und Wasser theilt.

Aber die Badeanzüge! Nichts ist schrecklicher als diese dunkelblauen, weiten, schmucklosen Flanellsäcke, die bei Herren und Damen vom Halse bis an die Knöchel reichen! Wenn man in diesen schweren Büßerkutten ins Wasser schreitet, dann begreift man, warum alljährlich so viele Badende hier ertrinken. Weshalb die schöne Welt Amerikas sich in diese Kotzen vergräbt, in denen selbst Venus häßlich aussehen müßte, und nicht die leichten und schönen französischen Bademoden adoptirt, ist unbegreiflich — es wäre denn, sie wollten ihre ausgesprochene Magerkeit verbergen, die viele Illusionen zerstören könnte. Es ist überhaupt ein merkwürdiges Ding um den so-

genannten Anstand. Auch er ist den launischen Moden unterworfen. Während die Schönen am Abend bei den häufig stattfindenden Tanzkränzchen oder hier sogenannten „Hops" doch Hals, Busen und Arme entblößt tragen, würden sie eher vor Scham vergehen, als sich in derlei Kostüm dem doch so alten Ozean in die Arme zu werfen!

Die Badehäuser sind in Long-Branch und den andern Seebädern sehr bequem eingerichtet. Jedes Hôtel, ja sogar jedes einzelne größere Landhäuschen hat sein eigenes Badehaus am Strande. Aber dennoch lassen Viele sich es nicht nehmen, schon in ihren Häusern Toilette zu machen, und in dem häßlichen Kostüme durch die Straßen nach dem Meere zu wandern. Sie können zum wenigsten sicher sein, daß kein neugieriges Auge ihnen folgt.

Außer den Bädern ist der abendliche Tanz in den Hôtelsalons und der damit verbundene Klatsch das einzige gesellige Vergnügen. Den Nachmittag pflegt man durch Fahren und Reiten auf der Grande-Promenade zuzubringen, wenn man Wagen und Pferde besitzt. Der Rest der Badegäste promenirt an der Seeküste oder ruht unter den, amerikanischen Hôtels eigenthümlichen, breiten Verandas — hier Piazzas genannt — auf den obligaten Schaukelstühlen, halb ein Opfer der Conzertproduktionen des Hôtelorchesters, halb in Morpheus' Armen gewiegt. Die in England so beliebten Spazierfahrten auf dem Meere sind hier in den meisten Bädern weniger beliebt, wozu wohl auch die hier immer unruhige, wellenbewegte See beitragen mag. Dagegen werden alljährlich in der Nähe von Long-Branch die berühmtesten Pferderennen Amerikas, die Monmouth-Park-Races abgehalten, die dem fashionablen Badeorte dann für wenige Wochen ungewöhnliches Leben verleihen.



2. Atlantic-City.



Atlantic-City,
vom Leuchtthurm aus gesehen.

Etwa in der Mitte zwischen den beiden fashionablen „Watering-Places" Amerikas zwischen Long-Branch und Cape-May — liegt das große Seebad Philadelphias, das den stolzen, königlichen Namen „Atlantic-City" — „Altstadt der Atlantis" führt. Daß dieser Name von Rechtswegen anderen Seebädern eher gebühren würde, sehen alle vierzig Millionen Menschen Amerikas ein, nur nicht die Indianer und die 800,000 Einwohner Philadelphias, denen Atlantic-City dasselbe ist, was Cony-Island den Newyorkern, und Margate den Londonern, d. h. das Seebad und die Sommer-Residenz des guten, ehrsamen Volkes. —

Die stolzen atlantischen Rivalen von Philadelphia haben den Namen dieses Seebades mit vollem Rechte spottweise in „the Quaker-City on the Sea" — „die Quäkerstadt an der See" umgetauft, und dieser Name vereinigt in sich all' die Eigenschaften, welche dem Seebade Philadelphias anhängen. Dieselbe massenhafte Ausdehnung, dieselbe Unzahl von Straßen mit Privat-Residenzen, dieselbe Scheinheiligkeit und dieselbe Langweiligkeit. — Und dazu gesellen sich noch ein paar andere Eigenschaften, die auch nicht zu den Annehmlichkeiten des Lebens gehören: fußtiefer Staub in den Straßen, und eine Armee von Fliegen in den Häusern und Hôtels.

Atlantic-City kann auf internationale Berühmtheit noch viel weniger Anspruch machen, als irgend eine Stadt Amerikas. Es ist spezifisch quäkerhaft, und nahezu das ausschließliche Eigenthum der erwähnten 800,000 Philadelphiaer, von denen mindestens die Hälfte das Bad alljährlich einmal besucht.

An Zuspruch mangelt es demzufolge dem Bade nicht und trotzdem fehlt es dem so herrlich an der Küste des Ozeans angelegten Orte an Leben. Es fehlen die Equipagen und Karossen in den Straßen, und das Aufwirbeln des Staubes fällt nur den Eisenbahnzügen und holperigen Omnibussen zu, welche die einzelnen Straßen mit dem Bahnhofe verbinden. Und auch die Schaaren von Spaziergängern und Badegästen, welche in andern Seebädern die Promenaden so belebt machen, fehlen



Atlantic-City: „Der Leuchtthurm".

hier. Der Philadelphiaer verläßt sein Haus, sein „Parlor" in der Quäkerstadt nur, um ein paar Wochen — nicht in der freien Natur oder an der See, sondern wieder nur in seinem „Parlor", seiner „Cottage" in Atlantic-City zuzubringen. Wenn man die öden Straßen des Seebades entlang schreitet, so fühlt man sich förmlich wie in den ausgegrabenen Gassen Pompeji's und Herkulanum's. Die Sommer-Ausflügler hocken in ihren Cottages, und hie und da sieht man ein lockiges Köpfchen hinter den Gardinen oder den Blumenstöcken am Fenster neugierig hervorgucken, wie um den Frechen zu erspähen, der die Ruhe der Straßen durch seinen Spaziergang stört.

Und doch entbehren diese breiten, mit weißem Staub bedeckten Straßen nicht allen Reizes. Die einzelnen Villen und Lustschlößchen, die sie umschließen, sind in

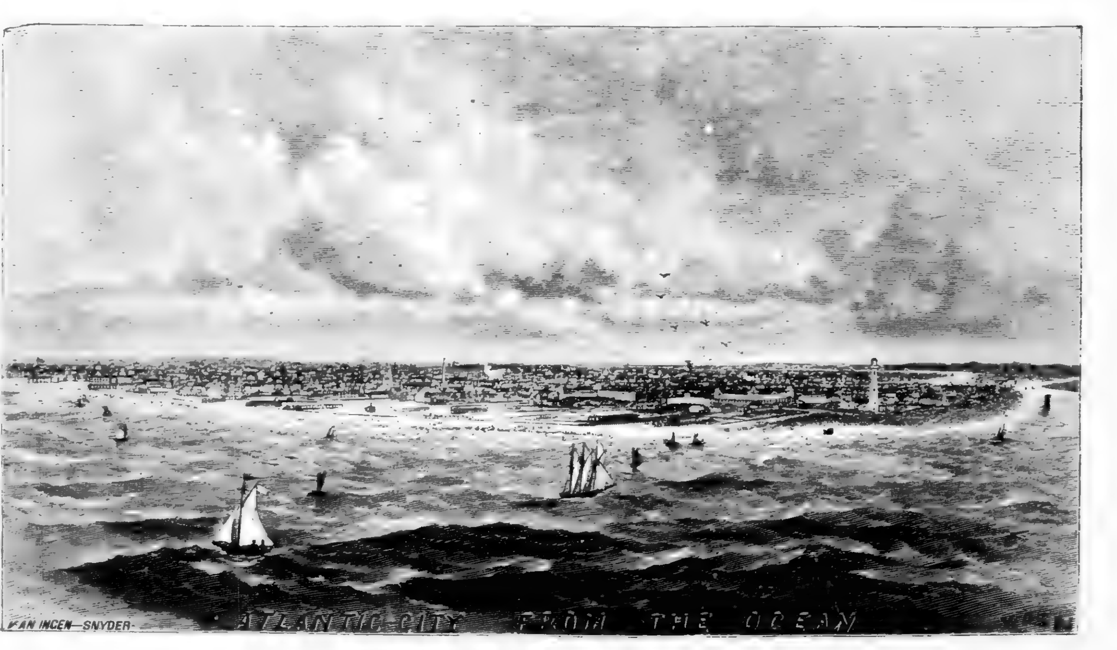


Atlantic-City: Die Haupt-Avenue.

reizendem Style gebaut, und jedes einzelne mit blühenden, schattigen Gärtchen umgeben, die ein wahres Paradies für eine minder langweilige, quäkerhafte Bevölkerung sein würden. So jedoch erscheint jedes dieser Sommerhäuschen wie eine alte, unzugängliche Ritterburg mit Wällen und Gräben, deren Zugbrücken nur für die Mitglieder der Familie herabgelassen werden. In Long-Branch und Cape-May ist das Leben auf den Straßen und am Strande, in den großartigen Hôtels und Tanzlokalen. In Atlantic-City ist es in den Parlors der eigenen Häuser und den Badekämmerchen, und nur am Abend kommen die grauen Quäkerlein aus ihren Schneckenhäusern hervor, wie Regenwürmer nach einem Regen.

Der Zeitvertreib der Einsiedler von Atlantic-City ist während des Tages zwischen Essen und Schlafen getheilt. Am frühen Vormittage wird das obligate Bad genommen, und dann erscheint man erst wieder am späten Abend nach Sonnenuntergang, wenn das Licht des hohen, schönen Leuchtthurmes der Stadt, über die Dämmerung siegend, auf die Klöster und Einsiedlerhütten zu seinen Füßen strahlt. Da beginnt sich's auf dem fußtiefen, losen Sande von Atlantic-City zu regen und zu strecken. Die Damen und Herren und Kinder erscheinen wieder und waten stumm durch den Sand spazieren. —

Das einzige rege Leben auf dem Strande entwickelt sich an den Abenden der Samstage, wo es den Männern



Atlantic-City: Das Seebad vom Meere gesehen.

die Zeit gestattet, von Philadelphia aus ihre Penelopen in dem zwei Stunden von dort entfernten Atlantic-City, zu besuchen. Dann sieht man in der That Tausende den Strand entlang auf und nieder wandeln, dann herrscht auch Leben und Lärm und Freude, die bis tief in die Nacht hinein währt. Am Montag Morgen jedoch ist die Stadt wieder in jene trostlose Monotonie und Langeweile gehüllt, die dem Fremden und Unbekannten den Aufenthalt unmöglich machen.

Und doch ist dieses Seebad den Philadelphiaern so ans Herz gewachsen, daß sie bei jeder Gelegenheit eine Lanze dafür einlegen. Die Macht der Gewohnheit, die Bequemlichkeit hat es ihnen lieb und theuer gemacht, und sie mögen sich wahrscheinlich recht wohl darin fühlen. Dem Fremden aber, dem Newyorker und dem „Westernman" erscheint es ebenso todt, ebenso langweilig, wie — die Quäkerstadt selber.

Und was Einem auch in Atlantic-City am Comfort abgeht, was man sich auch über das quäkerhafte Leben und Treiben ärgern muß, die Natur — nicht am Lande — sondern am Ozean ersetzt es Einem tausenfach. Es liegt etwas Unsagbares in den Reizen und der Romantik des Ozeans! — Es ist ewig das Gleiche, ewiges Einerlei, und doch wird man von Tag zu Tag mehr hingezogen. — Worin liegt der Zauber, der unser Gemüth beim Anblick des Meeres umfängt? worin die gehobene Stimmung, in die man versetzt wird? — Ist es die endlose Wasserfläche, oder der weiße, feuchte Sand zu unseren Füßen? Ist es der Himmel, der sich hier ebenso gut über unseren Häuptern wölbt, wie am Lande? — Es ist das Zusammenwirken der drei Elemente, die sich hier in ihrer ganzen Unendlichkeit vereinigen. Es ist nicht Schönheit, es ist Erhabenheit!

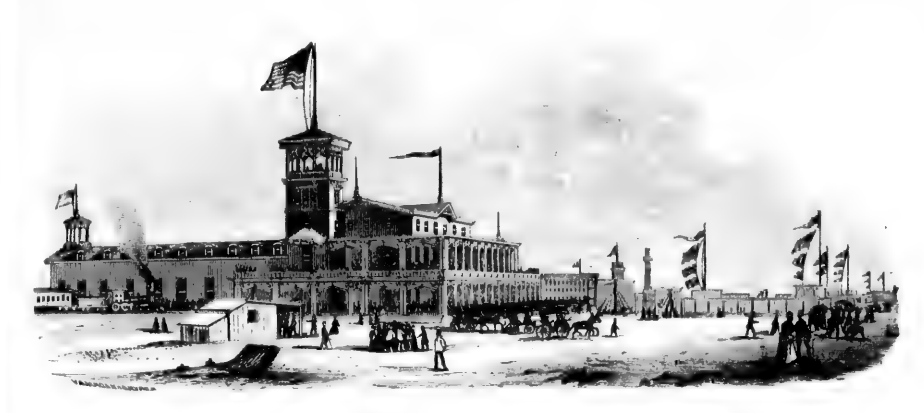
Das Unendlich ist es, das den Menschen fesselt, und zu dieser Unendlichkeit, die sich hier in dieses Wortes vollster Bedeutung zeigt, kommt noch das Spiel der göttlichen Natur, kommt der Lauf der Gestirne, kommt das Flammen des Sonnen-Auf- und Unterganges, das wechselvolle, mit jeder Stunde sich verändernde Bild des Ozeans.

Mag auch die Mythologie das Opfer eines aufgeklärten Zeitalters geworden sein, man wird sie fort bewundern und ihre Wahrheit fühlen, wenn man das großartige Meeresbild betrachtet. Liegt nicht in all' dem Wüthen der Stürme, im Zucken der Blitze, in den aufgepeitschten Fluthen des Meeres überirdisches Walten? Und stehen nicht die göttlichen Personen der Mythologie in diesen unendlich großartigen Naturspielen, wie im wüthenden Kampfe miteinander verkörpert vor uns?

Und das Meer, das ewig Göttliche, ewig Erhabene, warum gab ihm der Geist der griechischen Priester die Mannesgestalt Poseydon? Ist das Bezaubernde, das Launenhafte, das Wunderherrliche des Meeres mit seiner heimlichen Anziehungskraft dem Manne ähnlich? Singen nicht die Meerjungfrauen ihr gewaltiges, unwiderstehliches Lied ebenso wie die Loreley? Und so ist denn auch Venus, die Schaumgeborne, die Loreley des Meeres — und wo sie ruft, da hift kein Widerstreben. — Das erste

Mal beim Anblick des Meeres wird man überwältigt, und je länger man es ansieht und das wunderherrliche Bild in sich aufnimmt, desto mehr liebt man es, desto mehr wird man hingezogen. — Die Liebe zum Meere wird zur Leidenschaft, ebenso wie Pygmalions Liebe zu seiner todten Göttin.

Und so mag es denn sein, daß Atlantic-City nur seines Meeres wegen besucht wird. Ist es so, dann erscheint dieser Besuch vollkommen gerechtfertigt. Allein wenn man den einsamen, todten Strand betrachtet, dann glaubt man nicht daran.



Atlantic-City: Ein Strandhôtel.

3. Cape-May.

Die Poesie des Meeres läßt sich übrigens am ungestörtesten empfinden, wenn man — festen Boden unter den Füßen, — nur die Blicke über die unermeßliche Wasserwüste schweifen läßt. Cape-May, das liebliche Seebad an der Südküste New-Jersey's, ist ein solcher Küstenpunkt, der den Besucher durch manches anmuthige und interessante Strandbild erfreut. Cape-May ist als Badeort nicht ganz so „fashionable", wie seine stolzeren Rivalen Newport und Long-Branch. Doch besitzt der kleine Badeort in diesem Jahre als einer der nächsten Küstenpunkte von Philadelphia und Baltimore eine ganz besondere Anziehungskraft. Die Sonntags-Excursionszüge bringen regelmäßig eine ganze Emigration Städtemüder nach Cape-May. Die heilsame Sonntags-Lehre, die der Ozean der stolzen Nachbarstadt predigt, wird trotzdem nicht verstanden. Die Naturmacht, die das wilde Meer an diesem Ufer in eine Heilquelle für die Menschheit verwandelt hat, beugt sich vor keiner Menschensatzung.

Man beherzigt hier dieses Urgesetz aller Schöpfung und läßt daher die regelmäßige Badezeit auch am Sonntage ohne jede Unterbrechung fortbestehen, während in der Centennial-Stadt Wahn und Scheinheiligkeit den Sonntag entweihen.

Der Strand von Cape-May bietet ein sehr bewegtes und lebensvolles Bild während der regelmäßigen Badezeit von 11—1 Uhr Mittags. In allen Badehäuschen vollziehen sich dann Metamorphosen, die jeder Beschreibung spotten. Der strenge Meeresgott duldet keinen Schein. In seinem Reiche herrscht nur die Wahrheit, aber leider nicht immer die Schönheit. Dieselben Frauengestalten, die noch auf der Morgen-Promenade am Strande in allen Reizen erborgter Anmuth prangten, verzaubern sich plötzlich zu Erscheinungen, die man sehen muß, um an ihre ganze unästhetische Möglichkeit zu glauben. Es ist sicher eine Mythe und zwar die allerfabelhafteste,



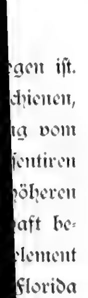
Cape-May: „The Drive".

daß die Göttin der Schönheit, die Schaumgeborene, aus dem Meere entstiegen ist. Wäre sie im Badecostüm von blauem Flanell und im nassen Riesenhute erschienen, so wäre sie sicher weder Göttin, noch Teufelin geworden, und Lied und Klang vom Tannhäuser wäre nie gesungen und erklungen. Die badenden Herren repräsentiren mehr, je nach Alter und Gestalt, die verschiedenen Größen des niederen und höheren Sport, vom Clown bis zum Jockey. Doch diese bunte und unschöne Gesellschaft befindet sich recht wohl in ihrem nassen, wenn auch nicht eben schweigsamen Fischelement und findet die verjüngende Lebensquelle, die Ponce de Leon vergeblich in Florida gesucht hat, in der Brandung des alten Ozeans.

Die zwei „leitenden" Hôtels der Stadt, das „Stockton Hôtel" und die „Congreß Hall", sind wahre Paläste. Die Zauberteppiche der arabischen Märchen scheinen in

elmäßige
d in der

lles Bild
häuschen
r strenge
eit, aber
Morgen-
rzaubern
ästhetische
lhafteste,



gen ist.
chienen,
ng vom
sentiren
höheren
aft be-
element
Florida

ongreß
nen in

Cape-May: Der Strand bei Sonnen-Untergang.

ihre Salons verpflanzt, die Felsenquelle Sinai, die Moses Gefährten einst als ein Wunder erschien, findet man in den Waschtischen der Schlafzimmer und das zauberhafte „Tischlein deck' Dich" in den für viele hundert Personen berechneten Speisesälen dieser Hôtels. — Um jedes derselben sind breite Gallerien angelegt, die fashionable Promenade während der heißen Tageszeit.

Cape May besitzt auch das, was man in England «Ladies Mile» nennt, d. i. ein breites hölzernes Trottoir, das zwischen der Hauptavenue und dem Meere bis an das Ende des Ortes läuft und einerseits von der fashionablen, mit Equipagen und Reitern stets belebten, vorzüglichen Straße, andererseits von der Brandung des Meeres nur wenige Schritte entfernt ist. Dies ist die «grande promenade» von Cape May, das Rendezvous aller Senatoren und Kongreßmänner von Washington, aller Geldaristokratie von Baltimore und Philadelphia. Hier kann man, an der hölzernen, dem Meere zugewendeten Barriere lehnend, in einem Viertelstündchen die schönsten Frauen Amerika's sehen; wahrhaftig junonische Gestalten mit den reizendsten Gesichtern, üppigem, dunklem Haar und herrlichen Augen. — Amerika ist nicht umsonst berühmt wegen seiner schönen Frauen und Baltimore hat das Renommé, von der Göttin der Schönheit am meisten begünstigt zu sein, und deshalb ist auch das Holztrottoir der «Ladies Mile» nicht breit genug für den Strom von Spaziergängern, der sich während des ganzen Tages, besonders aber in den Nachmittagsstunden aus den Hôtels auf den Meeresstrand ergießt. — Der Uferboden ist hier mit weichem, festen Sande bedeckt, und die harte spiegelglatte Fläche ist dann eben so sehr mit Equipagen und Spaziergängern besäet wie die „Ladies Mile" und die Fahrstraße jenseits. — Ebbe und Fluth haben auf das heitere, vornehme Strandleben von Cape May keinen Einfluß. Die See tritt nur um Weniges von den Ufern zurück und schleicht zur Fluthzeit so langsam und ruhig wieder die Ufer hinan, daß man es kaum wahrnimmt.

Cape-May bietet vorzüglich in seinen großen Hôtels, Stockton, Kongreß und Columbia-Hall, alle wünschenswerthen Bequemlichkeiten. Die Verbindung mit Sea-Grove, dem erst seit zwei Jahren bestehenden, rasch emporblühenden Badestädtchen am Cape-May-Point, wird durch Straßen-Eisenbahn und bequemere Fuhrwerke aller Art in der regsten Weise unterhalten. Sea-Grove besitzt einen Leuchtthurm nebst meteorologischer Station und erfreut sich der Nähe der Bai und eines reizend gelegenen Landsees. Das junge Städtchen, in das nach Schluß der Weltausstellung einige der neuen Hôtelbauten der Centennial-Stadt verlegt wurden, mag nach einigen J[illegible] erfolgreich mit Cape-May rivalisiren.



Cape May: Der Bahnhof am Meere.

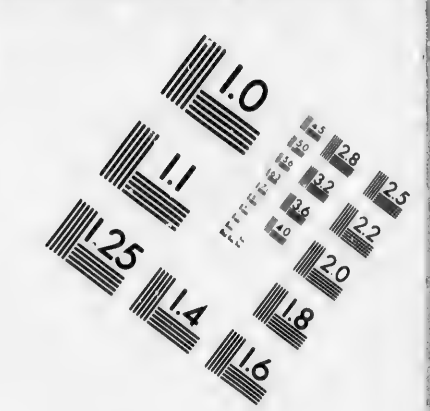
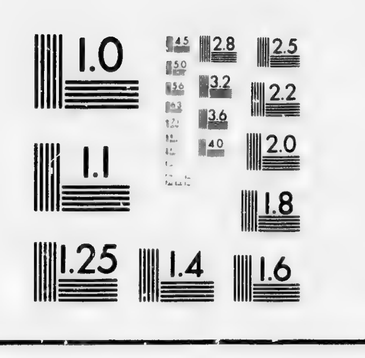


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



6″

XI. Die amerikanischen Eisenbahnen.

Es ist bekannt, daß kein Land der Erde im Vergleich zu seiner Einwohnerzahl ein nur halbwegs so ausgebreitetes Eisenbahnnetz besitzt, wie die Vereinigten Staaten. Ebenso wenig giebt es ein Land von solcher Ausdehnung, in welchem blos eine Sprache herrschte, ein Land, in welchem sich so viel Comfort und so viele Annehmlichkeiten im Reisen darbieten würde, wie eben hier. Eine einzige Sprache herrscht von den Küsten der Hudsonbai bis nach Mexiko, von Alaschka bis nach Florida. Wohl giebt es hunderte von anderen Sprachen hier, aber blos das Englische ist herrschend und diese Sprache genügt weitaus, mit ihr durch's ganze Land zu kommen. Und während in den anderen Welttheilen, Europa mit inbegriffen, oft zu Wagen und Pferd, und häufig selbst zu des Schusters Rappen gegriffen werden muß, um irgend eine Gegend, oder eine Stadt zu erreichen, fährt in Amerika die alles nivellirende Eisenbahn überall hin, überall in des Wortes vollster Bedeutung. — Neunzigtausend Meilen Eisenbahnen haben in den letzten zwanzig Jahren den ganzen Continent in ihre eisernen Fesseln geschlagen, sie sind nicht nur überall dorthin vorgedrungen, wo ein Fünkchen Kultur Feuer gefangen, sie selbst waren die Pioniere, die der Kultur ihren Weg durch die größten Wildnisse Amerikas, mitten durch das Gebiet des wilden Indianers, über die größten Ströme, über die höchsten Gebirge gebrochen. Kein Plätzchen ist von ihnen unberührt geblieben. Die Lokomotive braust über die Bergspitzen der Rocky-Mountains und der ganze Continent ist heute mit Eisenbahnschienen umschnürt, auf denen man im Fluge von einem Weltmeere zum andern gelangen kann. — In einem solchen Lande ist das Reisen leicht. —

Und dazu kommt der Comfort, den man in jeder Stadt der Union, sei es wo immer, antrifft. Welches Land Europas könnte sich rühmen, in jedem Orte ein gutes, reinliches Hôtel zu besitzen? In den atlantischen Staaten, wie in den pazifischen und in den Prairien hingegen wird man keinen Ort, wenn auch nur mit fünfhundert Einwohnern, finden, welcher nicht ein gutes Hôtel mit halbwegs genießbarer Küche besäße. Ja noch mehr: in den Prairien ist sogar das Hôtel schon vorhanden, bevor von der zukünftigen Stadt auch nur das erste Haus erbaut ist. Die Romantik des Campirens im Freien hat sich auf die Berggipfel oder nach Texas und Neu-Mexiko zurückgezogen, und man giebt diese, mit Rheumatismus verbundene Romantik gewiß mit Vergnügen auf, um in einem guten Hôtel schlafen zu können.

Zudem sind in den ganzen Vereinigten Staaten, von der großen Metropole am Hudson bis zum kleinsten Dorfe herab, die Hôtelpreise ziemlich dieselben — zwischen drei und fünf Dollar pro Tag variirend, — so daß Amerika in der That das einzige Land genannt werden kann, in welchem man die Reisekosten annähernd im Voraus berechnen kann.

Unter den Hauptvorzügen, welche die amerikanischen Eisenbahnen charakterisiren, wird man viele finden, welche auch in Europa als ein wahrer Segen betrachtet



Inneres eines Pullmann'schen Palast-Waggons.

werden könnten. Schon das Fahrbillet nach irgend einer Stadt der Staaten-Union, ja selbst nach irgend einer größeren Stadt Europas und Asiens, ist in allen Hauptstädten Amerikas käuflich, und nicht nur, wie in Europa, für einen bestimmten Tag, sondern für lange Zeit hinaus gültig. Das Gepäck des Reisenden wird nach irgend einem Orte, und sei es auch von Newyork nach San-Franzisko, unentgeltlich befördert, ohne daß man sich um den Transport weiter zu bekümmern hätte. Schon in dem Hôtel der Abfahrtsstation erhält man an Stelle des papiernen Gepäck-Scheines eine metallne Nummer, die man vor der Ankunft am Bestimmungsorte noch im

Eisenbahnwaggon dem Agenten der lokalen Transportgesellschaft übergiebt, und man ist nicht selten überrascht, das Gepäck schon bei der Ankunft in seinem Hôtel, ja selbst in seinem Zimmer zu finden. Das Reisebillet kann übrigens auch im Zuge selbst gelöst werden, sobald man vor der Abfahrt des letzteren hierzu keine Zeit mehr gehabt haben sollte.

Auf den Bahnen Amerikas giebt es außer den Emigranten-Waggons nur Waggons erster Klasse. Das amerikanische Volk kennt dem Prinzipe nach keine Kasten oder Klassen, und es konnte vorkommen, daß der Gesandte, der Senator, ja selbst der Unionspräsident mit seinem Diener zusammen in demselben Waggon, ja selbst auf derselben Sitzbank zu reisen hatte! Das ist die amerikanische „Egalité"! — Allein in der letzten Zeit macht sich das, der französischen Revolutionszeit abgelauschte geflügelte Wort nicht mehr so breit. Es wurde in der That geflügelt und — flog davon. Zurück blieben der „Parlor-Car" und „Sleeping-Car" — (Salonwagen und Schlafwagen) beide von der elegantesten Einrichtung. Der erstere ein wahrer Salon mit schwellenden Kanapees und Fauteuils, etwa wie die Hofwaggons europäischer Herrscher; die letzteren elegante Waggons mit Sitzen, die zur Nachtzeit in bequeme Betten umgewandelt werden. Für ihre Benutzung hat der Passagier außer dem Fahrpreise noch zwei Dollar pro Nacht zu entrichten. —

Daß die Schlafwaggons in dem Lande der größten Entfernungen eine wahre Nothwendigkeit sind, und sich der ausgedehntesten Benutzung erfreuen, ist selbstverständlich. Amerika besitzt jetzt drei Schlafwagen-Compagnien, von denen die Pullmann'sche Compagnie die älteste und größte ist, und alle Eisenbahnen des Westens befährt. Die Schlafwaggons der Wagner'schen Compagnie sind auf den nordöstlichen, jene der Woodruff'schen Compagnie auf den südlichen Bahnen vorherrschend. In neuester Zeit lassen jedoch auch einzelne Eisenbahn-Compagnien auf ihre eigene Rechnung Salonwaggons mit ihren Zügen laufen, eine Einrichtung, welche der europäischen Eintheilung in Waggonklassen entspricht.

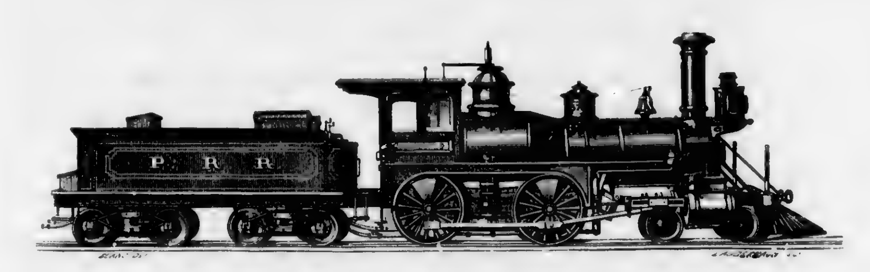
Die Zahl der Schlaf- und Salonwaggons, welche einem Eisenbahnzuge angehängt oder vielmehr in denselben zwischen Lokomotive und den Personenwaggons eingeschoben werden, richtet sich nach dem Bedarf, übersteigt aber blos in seltenen Fällen zwei oder drei. Zudem sind die amerikanischen Waggons im Allgemeinen bedeutend länger als die europäischen, und wenn sie dessen ungeachtet bei großen Krümmungen nicht aus den Geleisen springen, so hat dies seinen Grund in der Beweglichkeit ihrer Räderaxen. —

Das weibliche Geschlecht gewöhnte sich in Amerika leicht an den Gebrauch der Schlafwaggons, obwohl es in denselben keine Scheidung der Geschlechter giebt. — Der Grund liegt weniger in den emanzipirten Ideen der amerikanischen Frauen, als in der bekannten Rücksicht, welche der Amerikaner als wahrer „Gentleman" dem weib-

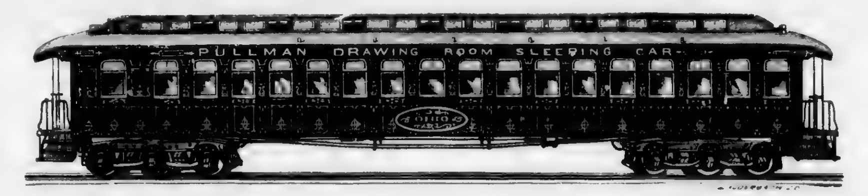
lichen Geschlechte ohne Unterschied der Rangstufe zollt, und die er nur der Negerin gegenüber zuweilen vernachlässigt.



Die älteste Lokomotive Amerikas.



Eine amerikanische Lokomotive der Neuzeit.

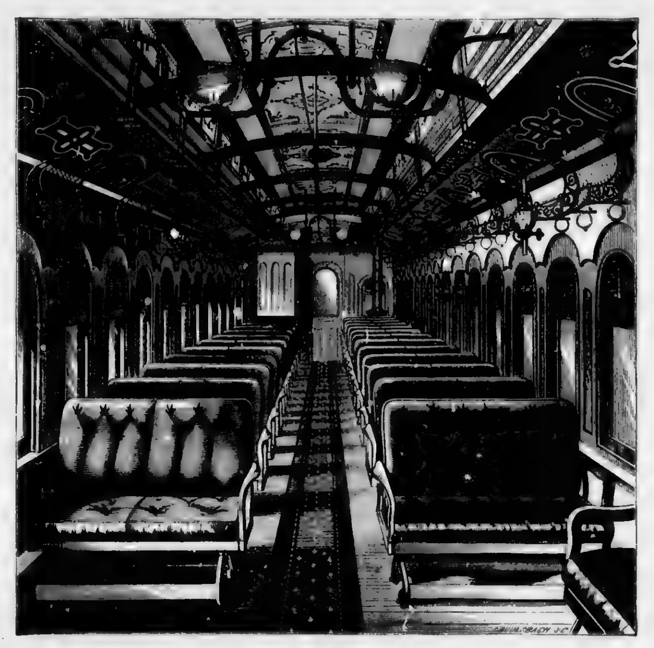


Aeußeres eines Pullmann'schen Schlaf-Waggons.

Ob nun diese Achtung und Rücksicht sich auf die gegenwärtige Generation aus früheren Zeiten vererbt hat, wo das numerische Verhältniß der Geschlechter besonders im Westen so verschieden war, oder ob es aus innerer Ueberzeugung stammt, thut hier

nichts zur Sache. Jedenfalls ist es ein großer Fortschritt, wenn die Frau oder selbst ein junges Mädchen jede Eisenbahn- oder Dampfschiff-Fahrt allein unternehmen darf, ohne irgendwie Zudringlichkeiten ausgesetzt zu sein. Niemand wird sie belästigen, denn sie steht unter dem Schutze des gesammten mitreisenden Publikums.

In den Waggons ist das Rauchen strenge untersagt, ob sich nun Damen in ihnen befinden oder nicht. Dafür ist jedem Zuge ein Rauchwaggon angehängt, in den man sich begiebt, sobald man während des Fahrens Lust verspüren sollte, seine



Inneres eines Pullmann'schen Schlaf-Waggons.

Cigarre zu rauchen. Und daß man auch im schnellsten Fahren nach dem Rauchwaggon, dem „Smoking-Car", gelangen kann, dafür ist durch das Aneinanderkuppeln der Waggons an ihren Stirnseiten Sorge getragen, so daß man während der Bewegung des Zuges von einem Ende des letzteren bis zum andern gelangen kann. Auch zur persönlichen Sicherheit trägt diese Verbindung, sowie die enorme, auf mehr als sechzig Personen berechnete Größe jedes Waggons viel bei. — Die allgemeine Sicherheit des Zuges gegen Unfälle u. s. w. befördern die auf allen amerikanischen Bahnen eingeführten, sogenannten Westinghouse'schen Luftbremsen, mit denen man

von der Lokomotive aus durch das einfache Drehen an einer Handhabe den ganzen Zug beinahe momentan zum Stillstand bringen kann. Jede Lokomotive hat überdies an ihrer Stirnseite den sogenannten „Cow-Catcher" (Kuhfänger) einen schneepflugartigen Holzrechen, mit welchen alle auf den Geleisen befindlichen Gegenstände zur Seite geschafft werden. — Im Nebel oder zur Nachtzeit mahnt eine große, gleichfalls auf der Lokomotive befindliche Glocke an den herankommenden Zug und die sonnenhellen Lichter an der Stirnseite des eisernen Rosses beleuchten überdies die Schienen schon auf weite Strecken hinaus, so daß jeder Art von Unfällen auf das umfassendste vorgebeugt ist. Der Telegraph thut das Uebrige, und all' diese Einrichtungen machen die europäische Institution der Bahnwächter überflüssig, die man auf amerikanischen Bahnen vergebens suchen würde.

Eine weitere Errungenschaft amerikanischer Waggons sind die bequemen, für zwei Personen berechneten Sitze, deren Lehnen derart umgelegt werden können, daß man entweder mit dem Rücken gegen oder in der Zugrichtung sitzen und sich sein Gegenüber nach Belieben auswählen kann. — Am Ende eines jeden Waggons befindet sich eine Toilette und ein Reservoir mit frischem, stets in Eis gehaltenen Trinkwasser, und in jedem einzelnen Zuge, selbst in denen des fernsten Westens, befindet sich eine mitfahrende Miniatur-Buchhandlung mit den neuesten literarischen Erscheinungen, Novellen, Monatsschriften, Tagesblättern und dem obligaten „New-york Herald". Der Buchhändler ist gewöhnlich auch der Restaurateur des Zuges, obschon sich sein Speisezettel nur auf Südfrüchte, Schinken-Brote, Bonbons und im Sommer auf vorzügliches Frucht-Eis beschränkt.

Die Bevormundung der Passagiere durch den Zugführer ist in Amerika gänzlich unbekannt. Das Mahnen zum Einsteigen, das Ausrufen der Stationsnamen und der Aufenthaltsdauer in den einzelnen Stationen u. s. w. wird man niemals hören. Jeder Amerikaner, mit nur äußerst geringen Ausnahmen, kann lesen und schreiben. Jeder besitzt eine schön ausgestattete, mit der Eisenbahnkarte versehene Fahrordnung, die überall, in jedem Hôtel, jedem Bahnhof und Telegraphenbureau zu finden ist, und von denen sich der Reisende ohne irgend welche Vergütung so viele nehmen kann, als er braucht. Er weiß daher genau die Abfahrts- und Ankunftszeit in den einzelnen Stationen, und da jeder reisende Amerikaner auch eine Uhr besitzt, so ist er über alles, was er zu wissen braucht, genau informirt.

Diese ungemeine Selbstständigkeit in allen Handlungen und in dem ganzen Wesen des Amerikaners gehört zu seinen hervorragendsten Charakterzügen, und sie äußert sich gerade auf den Reisen in einer, dem Europäer auffälligen Weise.

Und nun zum Schlusse einige statistische Bemerkungen über das Wachsthum des amerikanischen Eisenbahnnetzes, das gegenwärtig an Ausdehnung dem gesammten Bahn-Netze Europas gleichkommt.

Im Jahre 1832 besaßen die Vereinigten Staaten nicht mehr als 210 Kilometer Eisenbahnen. 1842 betrug das Totale bereits 6230 Kilometer, weitere zehn Jahre nachher 17,700 Kilometer und 1862 war die letzte Zahl bereits verdreifacht worden.

Im Januar 1875 endlich standen in Amerika 114,260 Kilometer Eisenbahnen im Verkehr, deren Bau im Ganzen 21½ Milliarden Francs kostete, und somit auf einen Kilometer Eisenbahn nicht mehr als 188,000 Francs entfallen. Die 26,500 Kilometer englischer Eisenbahnen kosteten jedoch mehr als 15 Milliarden, so daß ein Kilometer englischer Eisenbahn im Durchschnitt auf 544,000 Francs, also mehr als auf das Dreifache der amerikanischen Eisenbahn, zu stehen kommt.

Dieser enorme Preisunterschied im Eisenbahnbau findet seine Erklärung in den ungeheuren Prairien und den großen Landstrecken des Südens, wo das Land den Eisenbahn-Compagnien geschenkt wurde, in der Wohlfeilheit des Bauholzes und der Seltenheit der Stationen.

Auf den gesammten Bahnen Amerikas laufen ca. 15,000 Lokomotiven.

XII. Ost-Pennsylvanien und die Kohlen-Region.

Es giebt in Amerika zwei große Staaten, in welchen die Mineral-Produkte alle anderen bei Weitem aufwiegen und die Quelle des Reichthums und Wohlstandes der ersteren bilden.

Diese beiden Staaten sind Pennsylvanien an der atlantischen und Californien an der pazifischen Küste Amerikas. Aber die Gattung ihrer Mineralprodukte ist sehr verschieden: In Californien ist es Gold und Silber, in Pennsylvanien Eisen und Kohle. Mögen auch die beiden letzten Minerale im Vergleich zu den edlen Metallen rauh und unscheinbar klingen, sie sind doch für Pennsylvanien, für Amerika, ja für die ganze Welt von unmeßbar größerem, wohlthätigeren Einfluß gewesen, als all' das glänzende Gold und Silber des Wunderlandes Californien. — Und zu diesen zwei unscheinbaren mineralischen Produkten kam noch ein drittes: Das Petroleum, das in Amerika beinahe ausschließlich in dem glücklichen Staate zwischen Delaware und Erie-See gewonnen wird.

Der Hauptschatz für Pennsylvanien und die Haupterwerbsquelle für eine große Zahl seiner Bewohner ist jedoch die Kohle, an welcher der Staat allein viel reicher

ist, als ganz Mitteleuropa. Nicht weniger als 14,000 Quadratmeilen des Staates bilden das Areal des schwarzen Minerals, und wenn auch noch andere Staaten und Territorien der Union erheblich ausgedehntere Kohlenfelder besitzen, so sind sie doch nirgends mehr der Benutzung und Ausbeutung eröffnet, nirgends durch so vorzügliche Eisenbahn- und Wasserstraßen mit den Haupthäfen verbunden, wie in Pennsylvanien. — Das eine große Kohlenlager befindet sich in der Umgebung von Pittsburg, das zweite an den Quellen des kleinen romantischen Schuylkill-Flusses und das dritte an dem kleinen Lehigh, einem Nebenflusse des Delaware.

Wir haben Philadelphia gesehen und seinen industriellen Reichthum bewundert, wir haben seinen schönsten Fluß, den Schuylkill, befahren und haben seine Schönheit bewundert. — Wir wollen nun seinem Laufe aufwärts folgen, und indem wir so an seine Quelle gelangen, werden wir gleichzeitig auch auf eine Quelle des Reichthums der Quäkerstadt stoßen.

So öde und traurig auch das Aussehen und das Leben Philadelphias sein mag, seine Umgebungen sind voll der schönsten Szenerien, der herrlichsten landschaftlichen Reize, und es wird wenige Städte der Erde geben, die sich einer gleichen Umgebung rühmen können. Der breite Wasserweg des Delaware führt uns aufwärts in die Gebirge, von denen auch der bescheidene Schuylkill kommt, um sich im Angesichte Philadelphias mit dem Hauptstrome zu vereinigen.

Den Lauf des Schuylkill wollen wir nun verfolgen. Wohl sind seine Ufer in der unmittelbaren Umgebung der Stadt und des berühmten Fairmount-Parkes am schönsten, aber auch oberhalb dieses paradiesischen Gartens sind sie nicht ohne Reiz. Wir fahren auf der nach Reading, der drittgrößten Stadt Pennsylvaniens, führenden Eisenbahn seinen Ufern entlang, durch reiche Kulturlandschaften, die oberhalb Reading sich allmählich in den wilden Berg-Szenerien der Alleghanykette verlieren. Bei Port-Clinton, einem kleinen Bergstädtchen, vereinigt sich der Fluß mit dem sogenannten „kleinen Schuylkill", und hier treten wir in die berühmte reiche Kohlen-Region ein, deren Zentrum wir in dem 93 Meilen von Philadelphia entfernten „Pottsville" erreichen.

Pottsville ist die Metropole der Schuylkiller Kohlen-Industrie. Am Fuße eines steilen, zerklüfteten Berges, des „Sharpe-Mountain", gelegen, war es die Szene der ersten Minen-Operationen dieses Gebietes, das sich nachträglich zu einer so ungeheuren Kohlen-Region entwickelte und gegenwärtig etwa vier Millionen Tonnen Kohlen pro Jahr abwirft, die vermittelst der Reading-Eisenbahn und dem Schuylkill-Canal hauptsächlich nach Philadelphia geführt werden, um von dort aus zur Verschiffung zu gelangen. — Fünfzig Jahre vorher war kaum ein Haus an dieser Stelle zu finden, und heute winden sich die Straßen von den Flußufern die Anhöhen hinan, desto reicher, je tiefer, desto ärmer, je höher sie gelegen sind, bis sie sich endlich in den

ärmlichen, schwarzen Mineur-Ansiedelungen verlieren. Am Flußufer jedoch dehnte sich die Stadt bis auf die andere Seite des Berges aus, und die so entstandene Vorstadt führt den Namen „Mount-Carbon".

Eben so schön wie die Aussicht von dem genannten Sharpe-Mountain, eben so schön ist auch das Thal, das sich an seinem südlichen Fuße, östlich vom Schuylkill, entlang zieht, und den „Fairmount-Park" von Pottsville bildet. Hier machte sich die



Der Schuylkill bei Port Clinton.

„Schuylkill-Navigation-Company" die Wasser eines kleinen Bergstromes zur Speisung ihres Canals dienstbar, und dämmte dieselben zu zwei reizenden kleinen Seen ein, deren Ueberschußwasser in rauschenden Kaskaden dem Schuylkill zuströmt. Diese „Tumbling-Run" genannten Kaskaden sind im Vereine mit dem Thale der Stolz von Pottsville, das überhaupt weit schöner ist, als man es von einer inmitten von Kohlenstaub und Eisenbahnen gelegenen Mineurstadt erwarten sollte. Seine Einwohner, großentheils aus Welschen und Schweden bestehend, verwenden viel zur Verschönerung



Der Delaware-Durchbruch.

der Stadt, aber die prachtvollen Sommerhäuser und Schlößchen, die überall in der Umgebung zu sehen sind, beweisen auch, daß der Reichthum dazu vorhanden ist.

Reichthum? — In der That. Reichthum, der von selbst entstand, den die Natur den abenteuerlichen, rohen Mineuren in die Taschen schüttete, die zuerst vom Zufall geleitet, hierher gelangten. Das Land kam in ihren Besitz und sie hatten nichts zu thun, als mit dem Verkauf des Landes einige Jahre zu warten, bis durch Neu-Ankömmlinge der Preis desselben genügend gestiegen war. Andere arbeiteten und strebten und schafften und stürzten in dasselbe Nichts zurück, aus dem sie mühsam emporgeklettert waren. Wieder andere kamen mit einigem Geld in der Tasche, um Kohlenfelder zu kaufen, Kohlenfelder, so viel und so groß als möglich, und so bald als möglich, denn die Sache war neu, kaum entstanden, kaum bekannt geworden, und wo in Amerika derartiges entstand, ist das Fieber gleich bei der Hand: Das Goldfieber, das Baumwollenfieber, das Petroleumfieber, das Kohlenfieber. Es sind Epidemien, die unheilbar sind. Sie liegen nicht in der Luft, nicht in den Miasmen, nicht in den Winden. Sie liegen im Gehirn, und das ist unheilbar. Das einzige Mittel dagegen ist der kalte, ruhige Verstand, die Berechnung, aber keines von beiden ist mit dem Fieber gleichzeitig in ein und demselben Kopfe zu finden.

So stürzten sie herbei die Leute, die nicht alle werden, aus allen Theilen der Union, und kauften und kauften, wo zu kaufen war. Sie hatten Augen, um zu sehen, aber eben, weil sie blos mit den Augen sahen, stürzten sie in's Unglück. Ihre Augen sahen die breiten, fetten, schwarzen Kohlenadern entgegen glänzen, sobald sie die Erdschichten mit den Nägeln wegkratzten. War da an sicheren Gewinn zu zweifeln? So wurde gekauft, die Mine eröffnet — aber — es gab keinen Weg, die schönen, die guten, die glänzenden Kohlen nach der Eisenbahn, überhaupt dorthin zu schaffen, wo man sie verwenden, verkaufen konnte. Die Minen und Kohlenfelder lagen, mit einem Worte, in Regionen, die wohl für den Fußgänger zugänglich, aber nicht für schwere Lastwagen und Lokomotiven befahrbar waren. Da saßen sie nun, die Dummköpfe, aber sollten sie den Verlust allein tragen? — niemals. Eine „Coal-Mining-Company" wurde nach der anderen gegründet, und wie sich zuerst Dummköpfe gefunden hatten, um die unzugänglichen Ländereien zu kaufen, so fanden sich wieder vom Fieber besessene, welche die Aktien und „First-mortgage-Bonds" der neuen „Coal-Company" kauften. Die Gründer kamen zu ihrem Gelde, die Aktionäre verloren es, denn die Aktien waren werthlos, und wieder Andere kamen, schlaue Leute, sicheren Gewinn vor Augen und sichere Wege zum Gewinn an der Hand. Das Fieber hatte sich ja gelegt. Es geht mit diesem Fieber, wie mit allen Epidemien. Es steckt etwas Dämonisches in ihnen, etwas vom Sensenmann. Sie verlangen ihre Opfer. Haben sie diese gefunden, so verschwinden sie urplötzlich, wie sie gekommen, um an andern Stellen wieder ebenso rasch aufzutauchen. — Das Fieber hatte sich also gelegt, und

an seine Stelle nahm Verstand und Berechnung wieder ihren Herrschersitz im Gehirn ein. Die schlauen Leute kauften die Aktien und Bonds um den Papierpreis. Dann bauten sie Kanäle und umgaben das ganze Kohlengebiet mit einem Netz von Eisenbahnen, wie das Netz einer Spinne, dessen Zentrum Pottsville war. Praktisch gingen sie zu Werke, kauften jenen Tollen die unzugänglichen Ländereien ab, machten sie durch



Tumbling-Run.

Eisenbahnen zugänglich, „starteten" neue Gruben, und verwertheten das Ergebniß. — Auch sie wurden reich. So ist das Auf und Ab in den Kohlenminen beschaffen, geradeso zeigt es sich in den Goldminen Colorados und in den Petroleum-Gruben am Alleghany-Fluß. — So entsteht und vergeht amerikanischer Reichthum. —

* * *

Man könnte die ganze Kohlenregion und das Eisenbahnnetz, das in alle Theile desselben eingedrungen ist, mit einem großen Strome vergleichen. An Stelle des Wassers tritt die Kohle, an Stelle des Flußbettes die Eisenbahn. Die Quellen und Bergwässerchen und Flüßchen, die überall oben in den schwarzen Kohlenbergwerken entspringen, sind nichts als ein paar harte, vom steten Gebrauch meist glänzende



Die Kohlen-Region:

Ultima-Thule.

Schienen, die zusammenfließen; zwei vereinigen sich, und zwei solcher vereinigten Schienengeleise kommen wieder zusammen, und so fort, bis aus den vielen Wässerchen, den vielen Geleisen ein starker vielgeleisiger mächtiger Strom geworden, der „Reading Railroad" heißt, und in den Häfen und Kohlendocks des Delaware-Flusses bei Philadelphia mündet.

Die schwarzen Kohlenfluthen, die von Waggons getragen, von den Bergen herabkommen, vereinigen sich, und gleiten auf dem schönen glatten Stahlbette der Hauptstadt zu, wo sie sich dann in dem Häusermeere Philadelphias und New-Yorks ebenso sehr verlieren, wie die wahren Wasserfluthen eines Stromes sich im Meere verlieren.

* * *

So könnten wir nun dem Laufe eines jeden Nebenflusses einer jeden Zweigbahn aufwärts folgen, um überall landschaftliche Reize vereinigt mit Wundern des Minen-



Die Kohlen-Region:
Die Seilbahn von Mahanoy.

wesens zu begegnen. — So könnten wir auf einer Bahn vorwärts dem Thale des Susquehanna zueilen, bis wir in dem Mineurstädtchen Brookside die herrliche Gebirgsszenerie von „Ultima Thule" erreichen.

„Ultima Thule" — ist es möglich, daß in der amerikanischen Eisenbahnsprache ein derartiges Wort existirt? — daß für die amerikanische Eisenbahn das Sprüchwort — „Bis daher und nicht weiter" — doch existirt? — Endlich! rufen wir. Endlich ein Punkt, — wo das scharfe Schwert amerikanischer Zivilisation auf gleich harten Stahl trifft! — Das kann uns Wunder nehmen, aber ebenso wunderbar ist

es, daß die Bahn überhaupt bis da herauf gedrungen ist, wo es kein Weilen giebt — wo ein unergründlicher senkrechter Abgrund sich den glatten Schienen entgegenstellt, die sich wie Schlangen bis da herangeschlichen hatten, um die Kohlen herab zu bringen, die Kohlen, unter deren schwarzem Gewand der allmächtige Dollar verborgen ist. Der Dollar, das ist ja doch das Ende vom Ganzen! —

* * *

Zurück. Verfolgen wir ein paar andere Schienengeleise, die uns durch ein unentwirrbares Netz von Bahnen, Weichen und wieder Bahnen, an Bergen von Kohlenstaub und Meilen von Kohlen-Waggons vorüber nach Port Carbon und St. Clair führen, zwei blühenden Mineurstädtchen — wenn bei den schwarzen rußigen Ansiedelungen von Blüthe überhaupt die Rede sein kann. Und da gelangen wir an ein komisches Husarenstückchen im Eisenbahnwesen. Die Lokomotive verläßt ihren Platz an der Spitze unserer stattlichen Wagenkolonne, kehrt um, läuft an das Ende der letzteren, und wie sie uns bis jetzt gezogen hat, so drückt und schiebt sie uns nun nach aufwärts. Es ist eine seltsame Prozedur und nicht gerade eine Probe amerikanischer Geschwindigkeit, aber sie wird durch eine Gefahr geboten, die auf anderen Bahnen nicht leicht eintreten kann. Die Steigung ist nämlich hier so bedeutend (pro Meile 180 Fuß), daß, falls der Train auf die gewöhnliche Weise gezogen würde, das Gewicht der Waggons von den Kupplungen allein getragen werden und einen Bruch derselben zur Folge haben müßte. Der losgerissene Theil des Zuges wäre dann unrettbar verloren. So drückt uns denn die Lokomotive von rückwärts empor auf den Gipfel des Broad-Mountain, und langsam hinein nach der Mineurstadt „Frackville". Wir fragen uns, wozu denn die Eisenbahn sich den steilen Berg hinaufwindet, um so auf dem halben Wege in die Wolken zu endigen? Die langen Reihen von leeren und gefüllten Lastenwaggons, die im steten Wechsel kommen und gehen, sind die Antwort. Wir springen den zahllosen Lokomotiven und Lastenzügen aus dem Wege und gelangen zu der Aussicht auf ein wunderherrliches Thal — das Mahanoy-Thal — ein Hauptsitz der Kultur und Industrie in der ganzen Minen-Region, bedeckt mit Dörfchen und Kohlen-Breakers. Aber unsere Eisenbahn ist 360 Fuß über jene erhaben, die drunten im Thale die Kohlenminen unter einander verbindet. Sie beide sind nur durch eine Drahtseil-Bahn verbunden, der sogenannten Mahanoy Plane, deren Länge etwa 2500 Fuß beträgt, und auf ihren Doppelgeleisen gehen die Züge auf und ab, wie die Schildwachen vor einem Pulverthurm.

Da drunten im Thale, abgeschlossen von aller Außenwelt, da leben die Argonauten des Anthracits ihr eigenes Leben, und ein Bret-Harte würde da ein ausgiebiges Feld seiner Thätigkeit finden. — Aber wir müssen weiter, und wenn wir auch einem Hundert solcher Zweigbahnen folgen würden, wir kämen doch immer in dieselben Landschaften. — Berge mit üppigem Waldwuchs bedeckt, von Bahnen über-

fahren und von dunklen Kohlenminen nach allen Richtungen durchzogen, Kohlenminen, deren Tiefen Millionen Dollars enthalten, und für Hunderte von Jahren bearbeitet werden können, und Schachte, die bis auf 1500 Fuß Tiefe ins Innere der Erde reichen. —

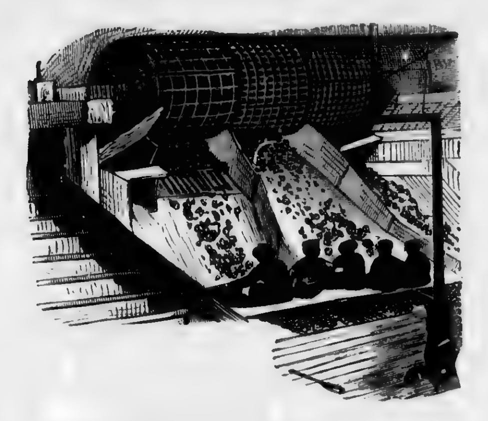
* * *

Außer diesem großen Kohlengebiete der Reading-Eisenbahn befindet sich in der weiten Region zwischen den Strömen Susquehanna und Delaware noch ein zweites von gleicher Ergiebigkeit, das auch ebensolche Naturschönheiten darbietet, wie das geschilderte. — Wie das erste am Schuylkill-Flusse gelegen ist, so liegt das zweite an einem andern Nebenfluß des Delaware, dem Lehigh, und sein Hauptort ist Mauch Chunk — eine Stadt mit indianischem Namen, dessen Bedeutung „Bären-Berg" ist. — Das ganze Gebiet mit den industriereichen Städten Bethlehem, Allentown, Wilkesbarre und Scranton ist ebenso ausgedehnt und bedeutend, wie jenes von Pottsville, voll von Minen, von Eisengießereien und Maschinenfabriken, Walzwerken und Stahlhütten. — Was den Touristen aber vor Allem fesselt, das ist das Thal des Lehigh-Flusses, mit seinen steilen, dicht bewaldeten, eng aneinandergedrückten Bergen von 700 bis 1000 Fuß Höhe, in deren Innern sich die ausgedehntesten reichsten Anthracit-Kohlenlager — bis zu 55 Fuß Dicke — befinden. Und wo solche Schätze im Innern der Erde verborgen liegen, da mögen die Hindernisse noch so groß sein, der Mensch wird sie doch erreichen und ausbeuten.

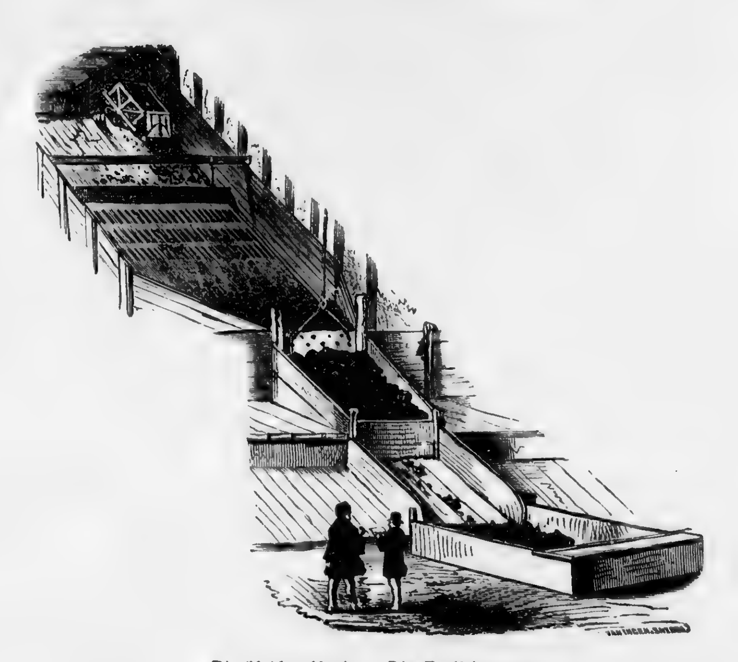


Die Kohlen-Region:
Eingang in die Mine.

Die Kohle wurde in dieser Region im Jahre 1791 entdeckt, und schon damals formirte sich eine Compagnie zu deren Gewinnung, nahm ohne Weiteres zehntausend Acker Land in ihren Besitz, und da der größte Reichthum an Kohle gerade am Mauch-Chunk-Berge gelegen war, so entstand auch hier am Fuße desselben, tief im Thale des Lehigh verborgen, die gleichnamige Stadt. Sie hatte freilich keinen rechten Platz im Thale drunten, aber — — hier in der nächsten Nähe lag ja die Kohle, das schwarze Gold, und in Anbetracht dessen hockte und drückte sie sich zusammen, und läßt sich von Sturm und Wetter auch jetzt noch gar vieles gefallen — Alles, Alles des schwarzen Goldes halber. Die ganze Stadt ist nur eine Straße breit, und das Thal ist so eng, daß selbst die Häuser dieser einen Straße an den Berg hinan gebaut sind, und ihre Gärten und Höfe sich in gleicher Höhe mit den Dächern befinden — aber (und die Einwohner zucken die Achseln), da droben liegt das schwarze Gold — —



Die Kohlen-Region: Die Reinigung der Kohlen.



Die Kohlen-Region: Die Zerkleinerung.

und als das letztere immer mehr Menschen herbeizog, und sie drunten nicht mehr Platz fanden, da bauten sie sich eine eigene Stadt, Upper-Mauch-Chunk — (Ober-Mauch-Chunk), die mit der untern zusammen etwa 7000 Einwohner zählt. Und da nun die Gegenden in der That reizend sind, auch von Sanguinikern als die „amerikanische Schweiz“ bezeichnet werden, — die zwölfte uns bekannte „amerikanische Schweiz“ — so entstanden auch ungeheure Hôtels, von denen das „Mansion-House“ das bedeutendste ist. —



Die Kohlen-Region: Die Verladung in die Waggons.

Auch Mauch-Chunk besitzt in seiner unmittelbaren Umgebung eine Drahtseilbahn, die von den zahlreichen Sommertouristen stets in den Bereich ihres Programms aufgenommen wird. Es ist die Mount-Pisgah-Bahn, 700 Fuß über die Thalsohle erhaben. — Aber die Aussicht von dem Gipfel des Berges ermuntert uns nur zu längerem Verweilen, und dazu fehlt uns die Zeit. Wir verlassen die Kohlen-Region und den Lehigh-Fluß, um uns an seinen Hauptstrom, den Delaware zu begeben, um auf seinem breiten Rücken nach Philadelphia, der Hauptstadt des Staates, zurückzuschwimmen. —

* * *

Der Delaware entspringt aus zwei in den Catskill-Bergen gelegenen Quellen, die sich bei Hancock an der Eriebahn vereinigen. Von dort bildet er bis Port-Jervis

die Grenze zwischen den Staaten Newyork und Pennsylvanien, um dann in südöstlichen Lauf dem Fuß der „Kittatiny“ oder „blauen Berge“ zu folgen, die er endlich bei dem berühmten „Water-Gap“ durchbricht. Es ist dies eine enge, von ungeheuren, bis auf 1600 Fuß Höhe emporsteigende Felsen eingeschlossene Schlucht, so enge, daß



Die Steigung bei Frackville.

sich die dem Flußlaufe folgende Bahn durch die Felsen hindurchhauen mußte, und sich zwei Meilen lang auf dem gefährlichen Schienenpfade — über sich die Felsen, unter sich den tiefen Strom — fortbewegen muß. Schon die Annäherung an den Durchbruch zeigt die wildromantischen Formen der Alleghany in ihrer ganzen Pracht, die in dem „Gap“ selbst ihren Gipfelpunkt erreicht und in der beigegebenen Illustration (Seite 185) durch Meisterhand wiedergegeben wird.

XIII. Die Gegenden der Pennsylvania-Bahn.

Von Newyork, dem Herzen der großen transatlantischen Riesin Amerika, führen drei große Reiserouten, mächtigen Arterien gleich, durch den Continent.

Die erste und kleinste führt nach Norden, dem amerikanischen Rhein, dem Hudson entlang über Saratoga und die prachtvollen Seen des Staates Newyork nach der Adirondack-Wildniß und Canada — eine Reiseroute, welche bereits in früheren Kapiteln ausführlich geschildert wurde.

Die zweite und längere Route führt nach dem sonnigen Süden: Nach Baltimore und Washington, der Hauptstadt des Staatenbundes; weiter in die prachtvollen Höhenzüge und Gebirgslandschaften der Alleghany, in die berühmten Badeorte und Gegenden des romantischen Virginien, und durch die anderen ehemaligen Sklavenstaaten bis in die Tropen von Florida.

Die dritte und größte Reiseroute geht jedoch quer durch den amerikanischen Continent nach Westen — dreitausend Meilen weit von einem Weltmeere zum anderen; sie enthält das Schönste, Größte, Merkwürdigste des ganzen Continents, ja man könnte sagen der ganzen Welt. Die größten Ströme, der Mississippi mit seinen tributpflichtigen Unterthanen Ohio und Missouri, die weiten Prairien von Kansas und Nebraska, und die noch viel berühmteren Felsen-Gebirge von Colorado und Wyoming liegen auf dieser großen Ueberlandsroute. Und noch weiter gegen Westen liegt der Silberstaat Nevada, die Mormonenstadt am Salzsee, und endlich das gesegnete Wunderland Californien mit seiner prächtigen, halb anglosächsischen, halb chinesischen Hauptstadt, der Hauptstadt des pazifischen Ozeans, mit San Francisko.

Die Eisenbahnlinie, welche diese Verbindung zwischen Ost und West, zwischen den atlantischen Küsten und dem Mississippi-Becken — gewöhnlich mit dem Worte „der Westen" bezeichnet, — herstellt, ist die Pennsylvania-Eisenbahn, die Musterbahn Amerikas, und gleichzeitig die größte und ausgebreitetste der Welt.

Die Länge sämmtlicher dieser Compagnie gehörigen oder von ihr in Betrieb gesetzten Bahnen beläuft sich auf nicht weniger als 6616 engl. Meilen, so daß dieselben aneinander gereiht bis nach Persien reichen würden. Außerdem besitzt die Bahn Schifffahrts-Kanäle von 405 Meilen Länge, großartige Kohlen- und Petroleum-Gruben, ausgedehnte Bergwerke und Maschinenfabriken, Walzwerke und Schmieden. Der Werth der Lokomotiven und des Waggonparks übersteigt 100 Millionen Mark, der Werth der Bahnhöfe und Bauten über 150 Millionen. Das Gesammt-Eigenthum der Compagnie erreicht nahezu eine Milliarde.

Wenn man bedenkt, daß in Amerika für Eisenbahnbauten in der Regel keine Staats-Subventionen oder Zinsengarantien geleistet werden, daß eine Bahn somit ihr weitverzweigtes Unternehmen aus eigenen Mitteln aufbauen und führen muß, so muß man den Unternehmungsgeist und die Thätigkeit dieser Eisenbahngesellschaft bewundern, die mit ihren Mitteln binnen weniger als 40 Jahren ein so großartiges Schienennetz herzustellen und derart zu führen wußte, daß seine Erträgnisse jene anderer Bahnen sämmtlich übersteigen. Die breitesten Flüsse und Meeresarme wurden mit Brücken überspannt, die ungeheuren Bergrücken der Alleghany mit Schienenfesseln umgeben, und an ihrem höchsten Kamme eine zweite Semmeringbahn geschaffen. Die mächtigen, schwer zugänglichen Kohlen- und Petroleumlager im Innern Pennsylvaniens wurden mit den atlantischen Seehäfen verbunden und dem Welthandel zugänglich gemacht. Sämmtliche Brücken der 444 Meilen langen Route Newyork-Pittsburg sind aus Stein und Eisen erbaut und Muster von Eleganz, Sicherheit und Dauerhaftigkeit. Die Schienengeleise sind zwischen den einzelnen Telegraphenstationen in Sektionen getheilt, die in Amerika „Blocks" genannt werden, und diese Blocks werden beständig von Telegraphisten signalisirt, so daß jeder Zugführer sofort weiß, ob er anhalten, vorsichtig oder mit vollem Dampfe fahren darf. Um bei den Schnellzügen den langen Aufenthalt in den Wasserstationen zu vermeiden, wurden auf der Pennsylvaniabahn an geeigneten Stellen zwischen den Geleisen lange Wassergräben eingerichtet, aus welchen die Lokomotive während des schnellsten Fahrens das Speisewasser aufsaugt, und so auf Hunderte von Meilen Entfernung nicht anzuhalten braucht. Zum Beweis der durch Construktion, Einrichtung und Verwaltung der Bahn erzielten Sicherheit möge der Umstand genügen, daß von etwa 6 Millionen Passagieren, die im Jahre 1874 von Philadelphia nach Pittsburg befördert wurden, nur ein einziger getödtet wurde.

* * *

Die Gegenden, welche man auf dem 355 engl. Meilen langen Wege von Philadelphia nach Pittsburg durchfliegt, gehören zu den schönsten in den atlantischen Staaten Amerikas. Pennsylvanien, der „Keystone-State",*) ist einer der kultivirtesten und bevölkertsten Staaten Amerikas und seine Agrikultur-Landschaften gleichen den herrlichen Gegenden von Kent und Sussex. Jedes Stückchen Land ist bebaut, die Anhöhen entlang ziehen sich schöne Getreidefelder und Obstgärten, auf den saftigen, mit Planken und lebendigen Hecken umzäunten Wiesen weidet das schönste Vieh und

---

*) Der „Schlußstein-Staat", so genannt, weil er als letzter in den Staatenbund, der von der englischen Herrschaft befreiten Colonien getreten war.

zwischen dem Grün der Bäume sieht man reizende Farmen, liebliche Häuschen hervorlugen. Auf den Feldern sind allenthalben gutgekleidete, wohlgenährte Bauern beschäftigt, aber während man in Europa noch in den meisten Gegenden Sense und Sichel erblickt, herrscht hier überall die Maschine. Es wird gemäht und gepflügt, gesäet und gedroschen, aber die Maschine, die in den weiten unbesiedelten Länderstrecken Amerikas wirklich als der größte Segen des Ackerbaues genannt werden kann, hat hier dem letzteren das Werkzeug den Händen entwunden. Selbst bei dem Fällen der Waldbäume und dem Ausroden der Wurzelstöcke ist die Maschine zur Hand. Nicht in Europa, sondern hier kann man erst den Werth der Maschine kennen lernen, die so mancher europäische Bauer noch als seinen Concurrenten betrachtet. Was



Die Pennsylvania-Eisenbahn: Speise-Wasser-Gräben.

wären diese weiten schönen Agrikulturgegenden des ganzen Continentes, hätte nicht die Maschine den harten Wald- und Prairieboden aufgerissen und gewendet, und dem Segen der Kultivirung zugänglich gemacht?

Der östliche Theil Pennsylvaniens ist eine der ältesten Kultur-Gegenden der neuen Welt, und seine Einwohner bestehen zum großen Theile aus Deutschen, welche bereits im vergangenen Jahrhundert eingewandert waren, und noch heute ganze Grafschaften ausschließlich bewohnen. Stadt und Grafschaft Lancaster an der Pennsylvania-Eisenbahn gelegen, sind das Zentrum dieser deutschen Colonien, die ihre Sprache und Sitten bis auf den heutigen Tag, wenn auch nicht unverfälscht, bewahrt haben. Englische und holländische Wörter wurden in ihre Sprache aufgenommen, deutsche

dagegen fallen gelassen, so daß eine in Amerika unter dem Namen „Pennsylvania-Dutch" bekannte Sprache entstand, die für den gewöhnlichen Deutschen nur schwer verständlich ist, aber ihre eigene Literatur besitzt. Sie kann in der That als eine, neu gegründete Sprache bezeichnet werden, die fortwährenden Aenderungen unterliegt, und wahrscheinlich im Laufe der Zeit in irgend eine der beiden Hauptsprachen des Landes, ins Englische oder Deutsche, aufgegangen sein wird.

Auch in ihrer Tracht unterscheiden sich die pennsylvanischen Bauern auffällig von den Englisch-Amerikanern. Während sich die letzteren, selbst als Bauern, des städtischen Gewandes mit hohem Filzhut, weißem Hemdkragen und Manschetten, niemals entledigen, tragen die ersteren dunkelgraue kurze Jacken und enge Beinkleider, mitunter auch lange bis an die Knöchel reichende Röcke von gleicher Farbe, hohe Stiefel und schwarze breitkrämpige Hüte. — Es sind zumeist große, vierschrötige Gestalten mit Vollbärten und langem, bis zum Nacken fallenden Haar, langsam und bedächtig in ihrem Benehmen, und schwer zugänglich für Fremde.

Außer diesen pennsylvanischen Deutschen und den böhmischen, schwedischen und irländischen Emigranten, die als Bauern auswandern, und hier, nach ihrem Durchzug durch die östlichen Großstädte, auf ihren Landstrecken wieder zum Bauer werden, giebt es in Amerika verhältnißmäßig nur wenig Bauern, wenig Dörfer. Der Amerikaner ist auch als Ackerbauer Gentleman, und seine Dörfer sind Cities, sind Städte.

Von Lancaster führt die Bahn durch die schönsten Agrikultur-Landschaften Amerikas nach der Hauptstadt des Staates Pennsylvanien, nach Harrisburg, das etwa hundert Meilen von Philadelphia entfernt, an den Ufern des herrlichen Susquehannaflusses gelegen ist.

Eine Eigenthümlichkeit der amerikanischen Staaten, welche man in Europa nur in den Niederlanden trifft, ist der Umstand, daß die commerziellen und industriellen Hauptstädte derselben nicht auch zugleich die Regierungssitze sind, was unter andern auch darin seinen Grund findet, daß diese Hauptstädte meistentheils in den äußersten Ecken ihrer Staaten liegen. Die Regierungssitze wurden ihrer zentralen Lage wegen zu solchen gewählt. Nachdem das Meer, die Seen und Flüsse in Amerika, wo nur immer möglich, zu Grenzlinien zwischen den einzelnen Staaten benutzt wurden, diese großen Wasserstraßen aber gleichzeitig auch die günstigsten Stellen zur Anlage und zum Entstehen von Großstädten bildeten, so ist dieser Umstand leicht erklärlich. Die Staaten Illinois mit Chicago, Ohio mit Cincinnati, Missouri mit St. Louis, Pennsylvanien mit Philadelphia, Newyork mit der gleichnamigen Hauptstadt und andere Staaten beweisen dieses eigenthümliche Verhältniß zur Genüge.

Harrisburg, zu Anfang des vorigen Jahrhunderts von einem Engländer, Namens John Harris, gegründet, hat gegenwärtig fünfundzwanzigtausend Einwohner. An Merkwürdigkeiten besitzt die Stadt nichts. — Welche amerikanische Kleinstadt hätte

deren auch aufzuweisen? — Sie selber sind eine Merkwürdigkeit. In Europa führt man den Fremden in Museen, und zeigt ihm Ruinen, alte Kirchen und Denkmäler. In Amerika führt man ihn außerhalb der Stadt, auf einen Hügel, und deutet herab auf das freundliche blühende, aufstrebende Kulturbild, und sagt ihm: „Sieh, Fremder, das war vor zwanzig Jahren Wüste und Urwald!"

Das Staats-Capitol von Harrisburg, der Sitz des Senats und des Kongresses von Pennsylvanien, zeigt durch keinen äußeren Schmuck seinen Zweck und seine Bedeutung an, und könnte ebenso gut die Residenz eines Dorfpfarrers als der Regierungspalast eines großen, an Bedeutung und Größe Bayern übertreffenden Staates sein. Auf äußeren Pomp wird in Amerika desto weniger Werth gelegt, je höher man in der Stufenleiter der amerikanischen Gesellschaft emporsteigt. Nur der reich gewordene Viehhändler und Mineur, und jene Parvenus, denen die sittliche Bildung fehlt, zeigen sich protzig mit ihrem Reichthum. Der wahrhaft große, hochstehende Bürger ist schlicht und einfach in seinem Wesen.

Harrisburg wird für seine Armuth an baulichen und städtischen Reizen durch seine herrliche Lage an einem der schönsten Flüsse Amerikas, am Susquehanna, entschädigt, an dessen Ufern die Geleise der Bahn eine Zeit lang dahinziehen, ehe sie in die Engpässe des Alleghany-Gebirges einfahren. Nach dem Hudson und St. Lorenzo ist der Susquehanna der breiteste Strom des atlantischen Flußgebietes von Nordamerika. Nahezu eine Meile breit, wälzen sich seine gelben, erdigen Fluthen gegen die Chesapeake-Bai, nicht selten mächtige Baumstämme, Gerölle und kleine schwimmende Inseln mit sich führend. Steil erheben sich zu beiden Seiten des Flusses gewaltige dicht mit Pinien bewaldete Felsen, hinter denen man die Gebirgsketten der Alleghany terrassenförmig emporsteigen sieht. Senkrecht streben diese Felsmauern zuweilen aus den Schlammwellen empor, und die Bahn hat Mühe, zwischen ihnen und dem Flusse ihren schmalen Pfad zu finden. Das ganze breite Flußbett ist mit Wassermassen gefüllt, hie und da von winzigen, üppig überwucherten Inseln oder ungeheuren Steintrümmern unterbrochen.

Aber so reizend sich der Strom auch dem Auge des Touristen darbietet, und so groß auch seine Wassermenge sein mag, so ist er doch für die Schifffahrt ungeeignet. Dieselben Felstrümmer, dieselben Inseln, welche dem Flusse inmitten seiner waldigen Umgebung ein so romantisches Aussehen verleihen, machen selbst kleinen Schiffen die Passage unmöglich, und das weite Flußbett ist so seicht, daß selbst das leichte Kanoe des Indianers nur mit Mühe und Gefahr darüber hinweggleiten kann. Deshalb wurde zur Seite des Flusses ein Schifffahrts-Kanal angelegt, dem entlang die Pennsylvania-Eisenbahn dem Gebirge zuführt.

Eine ungeheure Brücke spannt sich unmittelbar hinter Harrisburg über den gewaltigen Strom, so daß man von den Waggonfenstern des Zuges aus seinen ganzen

Lauf auf Meilen stromabwärts verfolgen kann. Stromaufwärts versperrt ein hoher, vulkanartig emporsteigender Bergkegel, der Kittatinny, die Aussicht.

Je weiter wir auf der Bahn stromaufwärts fliegen, desto steiler und höher werden die Felsen an seinen Seiten, desto wilder wird die Gegend. Wir winden uns durch die Eingeweide des zweithöchsten Gebirgszuges Nord-Amerikas, und wenn auch der Fluß schon vor Jahrtausenden uns die Bahn gebrochen und den Weg vorgezeigt, so zeigen doch die überhängenden Felsen und Bastionen in den berühmten „Lewistown Narrows" und die Wände des „Jack Narrow" benannten Engpasses, daß die Felsen im Kampfe mit dem Wasser gar gewaltigen Widerstand geleistet.

Wir steigen, — doch je höher wir steigen, desto massiger thürmen sich die Berge über unseren Köpfen auf. Wir wissen nicht, wie und wo wir die Kette überschreiten können, denn nirgends bietet sich eine Oeffnung, nirgends ein Thal dar, gangbar genug für das eiserne Roß, das uns durch diese Wildniß befördert. Und auch dieses ist für den schweren Marsch über die Berge zu schwach. Wir halten in Altoona, nicht um das eiserne Relais zu wechseln, sondern ein zweites vorgespannt zu bekommen. Altoona ist zugleich die Mittagsstation für die von Philadelphia nach Pittsburg fahrenden Passagiere. Der weithin tönende „Gong", an Stelle der Glocke in Amerika gebräuchlich, belehrt uns darüber, und der Neger, dessen Obhut der „Gong" gewöhnlich anvertraut ist, waltet mit Würde seines Amtes. Die Eisenbahn-Mahlzeiten, sei es nun „Breakfast", „Dinner" oder „Supper", werden stets mit einem Dollar oder 75 Cents bezahlt, aber dafür steht es dem Reisenden auch frei, zu essen, was und wie viel er will. Das „Menu" bietet überall dieselben Speisen dar. Mag man nun Strecken zurücklegen, welche denen von Spanien bis nach Norwegen, oder von Schottland bis Constantinopel gleichen, man wird auf der ganzen Fahrt dasselbe Roastbeef, dasselbe Huhn mit Aepfelsauce, dieselben Gemüse, denselben „Apple pie", und Alles das noch dazu auf dieselbe Art zubereitet, vorfinden. Eine Unzahl von Tischen sind bereits gedeckt und mit rauchenden Speisen überladen, sobald der Zug in die Station fährt. Die Passagiere strömen in den Speisesaal und wählen sich nach Belieben ihre Plätze. Eine halbe Stunde Zeit ist ihnen gegönnt, und sobald sie ihren Hunger gestillt, verlassen sie den Saal, an dessen Ausgangsthüre sie dann ihren Dollar zu zahlen haben. Dreißig Minuten nach dem Eintreffen fährt der Zug auch wieder ohne besonderes Signal weiter, diejenigen zurücklassend, welche das Diner zu Altoona der Weiterfahrt vorziehen sollten.

Diesmal pusten zwei starke Lokomotiven vor unserem Zuge, denn es gilt, auf eisernem Schienenwege die höchsten Kämme des Alleghany zu übersteigen.



Fluß-Scene am Susquehanna.

XIV. West-Pennsylvanien und die Petroleum-Region.

Wenn wir auch auf der Reise bis Altoona einen Theil des Alleghany-Gebirges zu sehen bekamen, so waren dies doch nur die Vorberge jener titanischen Gebirgsmauer, die den großen Continent, östlich des Mississippi, von Georgien aus bis in den Staat Newyork, also auf eine Strecke von mehr als tausend Meilen in parallelen Gebirgsketten durchzieht, und in dem, seiner romantischen Berglandschaften wegen so berühmten Virginien ihre höchsten Erhebungen besitzt. Unter den zahlreichen, über 6000 Fuß emporragenden Bergspitzen, ist der Clingman's-Mountain mit 6707 Fuß der höchste*).

Aber auch in Pennsylvanien erhebt sich das gewaltige Gebirgssystem zu respectabler Höhe, und ihre Uebersetzung durch die Pennsylvania-Bahn ist ein kleiner Semmering, ein Meisterwerk der Eisenbahnbaukunst, das seinen Ingenieuren zur großen Ehre gereicht. Altoona liegt am östlichen Fuß des gewaltigen Bergrückens, und von hier aus beginnt die Bahn sich merklich zu heben. Fortwährend am Abhange steiler Schluchten, oder in Felswände gehauen, hinanziehend, erreicht die durchaus doppelgeleisige Bahn nach wenigen Meilen die Höhe von zweitausend Fuß über dem Meere. Die Szenerie wird immer wilder, die menschlichen Wohnungen werden immer seltener, und bloß vereinzelte Köhierhütten sind hie und da an den Berglehnen wahrzunehmen. In den tiefen dunklen Schluchten drunten rauscht der Juniata-Fluß über Fels und Stein. Beide dem Zuge vorgespannten Lokomotiven arbeiten mit voller Kraft, und die lange Reihe der Waggons windet sich mühsam um die Bergwand herum. Plötzlich stellt sich eine ungeheure Schlucht in ihren Weg, und wir sehen keinen Ausweg. Auf der gegenüberliegenden Bergwand scheint uns ein Zug auf demselben Geleise und mit gleicher Schnelligkeit entgegenzukommen. Welch' furchtbarer Schreck! — Zusammenstoß und Herabstürzen in die dunkle Tiefe stehen uns bevor! — Aber es ist nur Täuschung. Wir sind auf der berühmten hufeisenförmigen Horseshoe-Curve (Hufeisen-Curve) angelangt, und der verhängnißvolle Zug befindet sich wohl vor uns, bewegt sich jedoch in derselben Richtung dem Gipfel weiter zu. Die starke kurze Krümmung und die sonderbaren Windungen der Bahn haben die Täuschung bewirkt.

Höher und immer höher geht es aufwärts, wilder und immer wilder werden die Gegenden, und erreichen in dem romantischen Allegrippus ihren schönsten Punkt.

---

*) List of Elevations &c. — Washington 1875.

Der höchste Gipfel der Hauptkette wird durch einen nahezu eine Meile langen, durch den Fels gesprengten Tunnel unterfahren. Dreihundert Fuß hohe Felsen hängen über unseren Köpfen, wenn wir dem dunklen Tunnel zufahren, aber so sehr auch die Elemente die Gebilde der Menschenhand hassen mögen, sie haben nicht immer die Kraft, sie auch zu zermalmen. Und so gelangen wir denn unverletzt ins „glückliche Jenseits" der Alleghany, nicht um rasch die Thalfahrt zu unternehmen, sondern allmählich, wie wir gekommen, an Bergwänden entlang und über tiefe Schluchten und Thäler in das große Stromgebiet des Mississippi zu gelangen. Mit dem Horseshoe haben wir nämlich auch die Wasserscheide zwischen dem atlantischen Ozean und dem mexikanischen Golf überschritten.

Die erste Ansiedelung, die man hier oben in den Gebirgen jenseits der Hauptkette antrifft, führt den Namen Galitzin, nach ihrem Gründer, den russischen Prinzen Gallitzin so benannt. — Gallitzin war nicht der einzige europäische Aristokrat, der in der neuen Welt zum „Gründer" wurde — ein Beruf, welcher wohl in neuester Zeit in Europa in schlechten Ruf gelangte, im vorigen Jahrhundert jedoch reine Humanität und Edelmuth zur Triebfeder hatte. So gründete noch vor Gallitzin der österreichische Graf Zinzendorf die mährische Ansiedelung und heutige Stadt Bethlehem, Prinz Solms-Braunfels die texanische Stadt Neu-Braunfels, der zweite Lord Baltimore die gleichnamige Großstadt an der Atlantis u. s. w.

Drei Meilen hinter Gallitzin sieht man zur Rechten zwischen schattigen hohen Bäumen verborgen, einige schöne Landhäuschen, Villen und Hôtels. Es ist der kleine Kurort Cresson, und das fashionable Leben, die eleganten Wagen und Reiter kontrastiren gar seltsam zu der romantischen Wildheit dieses Höhenzuges. Aber wie die Figuren eines Kaleidoskops, so schnell wechseln auch die Szenerien, und verschwindet das schöne städtische Bild, um andern Platz zu machen. Wald und Flur, Berg und Thal sind die Hauptfiguranten dieses Kaleidoskops der Natur, aber anstatt daß wir dieses drehen, drehen und winden wir uns selbst den Bergwänden entlang und bekommen dadurch all' die herrlichen Szenerien eines Mittelgebirges zu sehen, das in seinem Charakter mit dem Harz oder dem Taunus übereinstimmt.

So geht es fortwährend abwärts und zwar derart steil, daß die beiden Dampfrosse an unserem Zuge gegen dessen eigene Geschwindigkeit arbeiten müssen. Auf derartigen Thalfahrten wechseln Lokomotive und Zug ihre Rollen. Die Lokomotive hält zurück, und der Zug wird vermöge seiner eigenen Geschwindigkeit zur Lokomotive, bis man die Station Connemaught, und mit ihr den westlichen Fuß des Alleghany-Gebirges erreicht. Die Breite des letzteren zwischen Altoona und Connemaught beträgt vierzig Meilen.

Das Gebirge ist nun überschritten, und wir rollen zwischen den westlichen Vorbergen mit vierzig Meilen Geschwindigkeit pro Stunde der Hauptstadt des westlichen

Pennsylvaniens, Pittsburg zu. Vierzig Meilen Geschwindigkeit! Eine Meile in 90 Sekunden! und dies doch nur eine Schneckenfahrt, im Vergleich zu jenem „Lightning Expreß", jenen Blitzzügen, welche mit einer Geschwindigkeit von einer engl. Meile in 45 Sekunden den Continent durchfliegen!

Das sind Wettrennen mit der Zeit, Jagden um eine Minute, glücklicherweise nur Ausnahmsfälle, etwa um zu zeigen, was man in Amerika alles zu leisten im Stande ist. Im Allgemeinen gleicht die Schnelligkeit der Eisenbahnzüge jener Europas.

Endlich nähert sich der Eisenbahnzug Pittsburg, der ersten großen Stadt des Mississippi-Beckens. Man sieht von der Stadt freilich nicht mehr als eine das Tageslicht verdunkelnde Rauchwolke, unter welcher Pittsburg liegen soll. Selbst mit Zuhilfenahme aller möglichen Augenwaffen, wird man auf dem in einen grauschwarzen Wolkenmantel gehüllten Horizont nichts entdecken können, als rauchende niedrige Schornsteine. Es erscheint wie das verbrannte Sodoma, von dem nichts übrig ist, als die rauchenden Trümmerhaufen. Und doch ist Pittsburg das gerade Gegentheil dieser biblischen Stadt und auch mit der Mythologie steht es nur insofern in Verbindung, als man es die oberirdische Schmiedewerkstätte Vulkans nennen könnte.

Pittsburg ist das Birmingham von Amerika, die Stadt der Maschinen, der Kohle, des Eisens und des Schmutzes. Das Sprichwort: «Napoli vedere e pui morire» könnte auf Pittsburg auch seine Anwendung finden, sobald mit «morire» der Erstickungstod gemeint ist. Schon bei der Annäherung gegen die Stadt beginnen wir zu husten, und auch die Lokomotive scheint zu viel Kohlenstaub in die Gurgel bekommen zu haben, denn sie hustet und pustet mit uns um die Wette. Man fährt aus dem Tag in den Abend, aus dem Sonnenschein in die Dämmerung, und dabei ist der Rauch nicht ohne Abwechslung. Man sieht ihn in allen Farben: weiß, schwarz, roth und gelb — der Hintergrund ist grau. Sieht man sich selbst aber nachher in den Spiegel, dann kommt man zur Ueberzeugung, daß schwarz bei weitem vorherrschend ist.

Erst allmählich kann man durch die Wolken hindurch die Lage der Stadt unterscheiden. Man muß gestehen, Pittsburg ist eine der schönst gelegenen Städte Amerikas, und seine pittoreske Lage wird vielleicht nur von einer Stadt — von Quebec — übertroffen. Steile, viele hundert Fuß hohe Felsbastionen begrenzen gegen Nord und Süd ein weites Thal, in welchem sich zwei große Ströme, der Alleghany und der Monongahelo zu einem einzigen Strome vereinigen, und dieser Strom ist der Ohio, der größte östliche Nebenfluß des Mississippi, die ungeheuren Wassermassen der Alleghany-Ketten dem Vater der Ströme zuführend.

Auf der durch die Vermählung der beiden Ströme gebildeten Landzunge liegt Pittsburg, und auf dem jenseitigen Ufer des Alleghany, durch schöne Kettenbrücken mit Pittsburg verbunden, liegt Alleghany-City.

Durch das Alleghany-Gebirge: Die Hufeisen-Curve beim „Kittanning-Point“.

Aber das Thal war zu klein, um die Straßen der Schwesterstädte alle zu fassen. Sie ziehen sich zu beiden Seiten die Anhöhen hinan, nesteln auf Vorsprüngen und bedecken die Gipfel, deren höchster der stets in Rauch gehüllte Mount-Washington ist. Eine Drahtseilbahn führt unter beinahe senkrechter Steigung den Berg hinan. Die Ufer der beiden Ströme sind mit Kohlenwerften, Stahl- und Eisenwerken, und Gießereien dicht besetzt, und eine lange Linie von massiven, kohlschwarzen, rauchenden Schornsteinen bezeichnen weithin die Flußgrenzen des Ohio.

Pittsburg liegt nämlich im Zentrum der größten Kohlen-Region Amerikas, und nicht weniger als 100 Millionen Zentner davon werden alljährlich auf seinen großen Wasser- und Eisenbahn-Wegen in alle Welt transportirt. In der Umgebung von Pittsburg befinden sich 103 Kohlen-Bergwerke, deren Einrichtungen allein — ohne den Werth der Gruben — über 11 Millionen Dollars Werth besitzen. — Petroleum ist eine zweite große Erwerbsquelle für die Stadt, in welcher sich gegen 60 Raffinerien mit einem Kapitalsaufwand von 8 Millionen Dollars befinden, während die Eisenbahnen, Petroleum-Waggons, Barken u. s. w. zur Beförderung des Erdöles aus den Gruben in die Raffinerien weitere 6 Millionen kosteten. Der Werth des jährlich von hier in alle Welt versendeten Beleuchtungsmaterials beläuft sich auf 11 Millionen Dollars, und 60 Prozent des ganzen Petroleum-Exportes werden von Pittsburg aus bestritten.

In Pittsburg befinden sich ferner die Hälfte sämmtlicher Glasfabriken der neuen Welt. Vierzig Firmen beschäftigen in der einen Stadt 5000 Arbeiter in 60 Fabriken. Der Werth der jährlichen Produktion an Tafelglas allein beträgt gegen 5 Millionen Dollars, und mit Kohlen, Oel und Glas gehen Stahl und Eisen Hand in Hand, und der jährliche Werth ihrer Produktion übersteigt 30 Millionen Dollars.

Aber nicht allein die Stadt selbst ist so reich an den größten Industriezweigen der Welt. In ihrer Umgebung liegen unerschöpfliche Eisen- und Kohlen-Minen, und in dem sogenannten „Pittsburg-Country" giebt es eine derartige Masse von Eisen-, Stahl-, Kupfer-, Oel-, Wolle-, Messing- und anderen Fabriken, daß sie aneinandergereiht eine Länge von 35 Meilen besitzen würden.

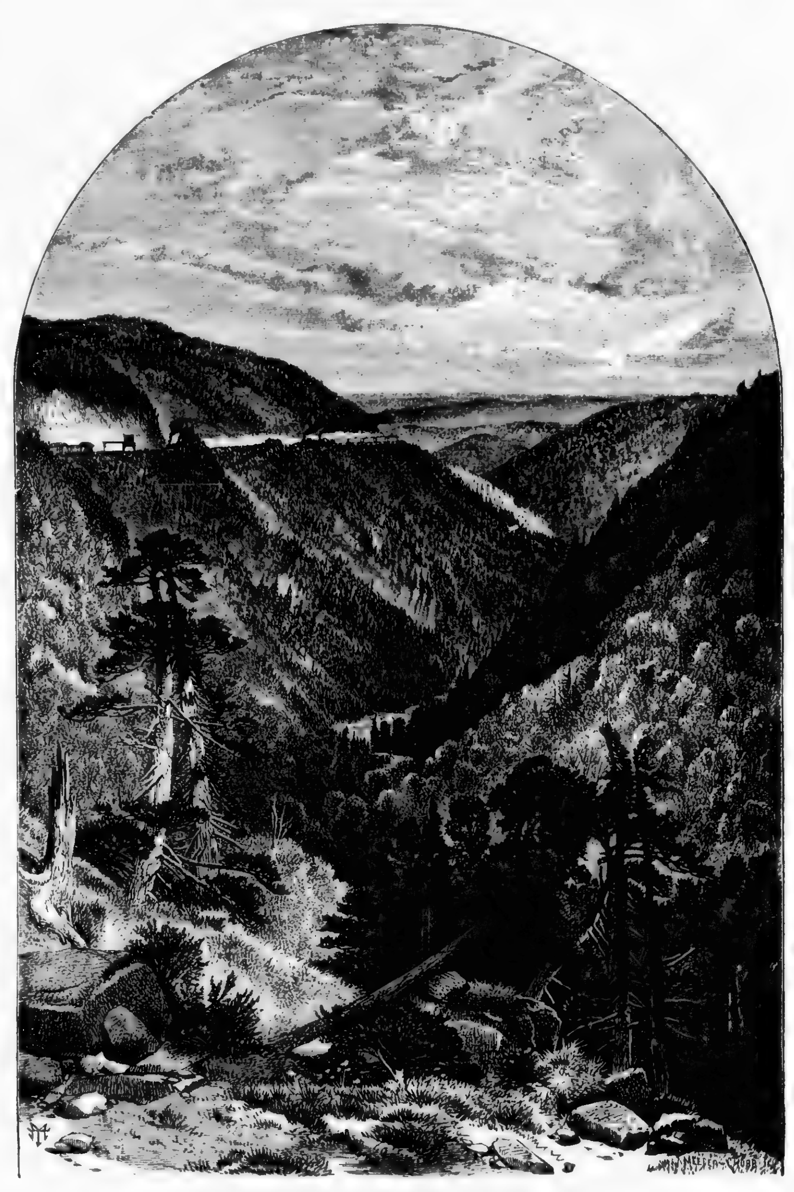
Die beiden Schwesterstädte haben zusammen eine Bevölkerung von ca. 150,000 Seelen, von denen die Hälfte Arbeiter sind. Zwanzigtausend Arbeiter gehören allein der Eisen-Industrie an.

Aus alledem kann man leicht ersehen, daß Pittsburg, dieses amerikanische Birmingham, die industriereichste Stadt Amerikas ist. Die Straßen sind breit und mit schönen Häusern besetzt, und in dem östlichen Stadttheile findet man schöne und reiche Privatgebäude. Aber der furchtbare Rauch schwärzt die lichten Fronten und hüllt das ganze Weichbild der Stadt in so düstere Wolkenschleier, daß dem Fremden der Aufenthalt gar bald verleidet wird.

Das Leben, das sich in dem ganzen weiten Thale des Ohio und auf den drei Strömen selbst breit macht, ist wahrhaft imponirend. Hunderte von mächtigen Dampfern und Booten fahren die Ströme auf und nieder. Selbst diese Fahrzeuge waren des großen Verkehres wegen gezwungen, sich so schlank als möglich zu machen, und ihre Schaufelräder nicht an den Seiten, sondern rückwärts am Schiffe anzubringen. Aus allen Gebäuden tönt das Pusten und Stöhnen der Dampfmaschinen, der Klang von Hammer und Amboß, der dumpfe Schlag des Dampfhammers. Sie sind die Trommeln und Pauken dieses gewaltigen, industriellen Conzertes, dessen Blasinstrumente die zahllosen Dampfpfeifen und Gebläse bilden, die sich Tag und Nacht, Jahr aus Jahr ein, ohne Unterbrechung hören lassen, und im fortwährenden Crescendo begriffen sind. Und mit diesem Pittsburger Riesen-Conzerte ist bei Tag die Verfinsterung, bei Nacht die Beleuchtung des „äußeren Schauplatzes" verbunden, und wenn man des Nachts die Stadt verläßt, dann geben Einem Myriaden von Feuergarben das Geleite, Feuergarben, die den Schlotten der Erzgießereien entspringen, und hoch in die Rauchwolken emporschießen. Aus allen Fenstern und Thüren strahlen die Gluthen des geschmolzenen Erzes durch die dunkle Nacht. Die über den Fluß schießenden Dampfer sind hell erleuchtet und ihre rothen und grünen Signale erblassen förmlich in dem weißen Lichte, das auf den Rauchwolken ruhend, sich mit ihnen formt und ballt, bis sie gegen den Himmel sich erheben, und seine Sternenbilder verdunkeln. Es ist die wahre Höllen Szenerie von Vulkan's Schmiede, doch Segen spendend in alle Welt.

Jener Theil von Pennsylvanien, der seit der ersten Entdeckung des Petroleums zu so unendlicher Bedeutung gelangte, und diese Bedeutung bis auf den heutigen Tag erhielt, ist nahezu ausschließlich auf das Thal des Alleghany-Flusses beschränkt. Der produktivste Theil dieses Thales bildet ein unregelmäßiges Viereck, dessen Seiten je fünfzehn bis zwanzig Meilen Länge betragen, und dessen Achse nahezu mit dem Laufe des „Oil-Creek" (Oelbaches) zwischen den Petroleumstädten Titusville und Oil-City übereinfällt.

Es ist überflüssig, an dieser Stelle die Geschichte des Petroleums zu wiederholen. Jedes Mineral, jeder Artikel, Gold, Silber, Kohle — Alles und jedes hat in Amerika seine Geschichte. Nicht in die graue Vorzeit zurückgreifend und in derselben verloren, sondern frisch, neu und bewegt — der gerade Gegensatz zu der alten Welt. In der letzteren entwickelte sich Alles aus kleinen beschränkten Anfängen — in der neuen Welt waren schon diese Anfänge so groß, daß sie selbst — im wahren Sinne des Wortes ihrer Zukunft vorauseilten — ihre Zukunft zu ihrer Vergangenheit machten. Es giebt keinen Dichter groß genug, um die Geschichte der amerikanischen Entdeckungen,



Durch das Alleghany-Gebirge: Der Allegrippus.



Pittsburg.

und vor Allem des Goldes, der Kohle und des Petroleums niederzuschreiben und jene Völkerwanderungen, jenes Fieber zu schildern, das durch den Drang nach Gold und Gewinn entstand.

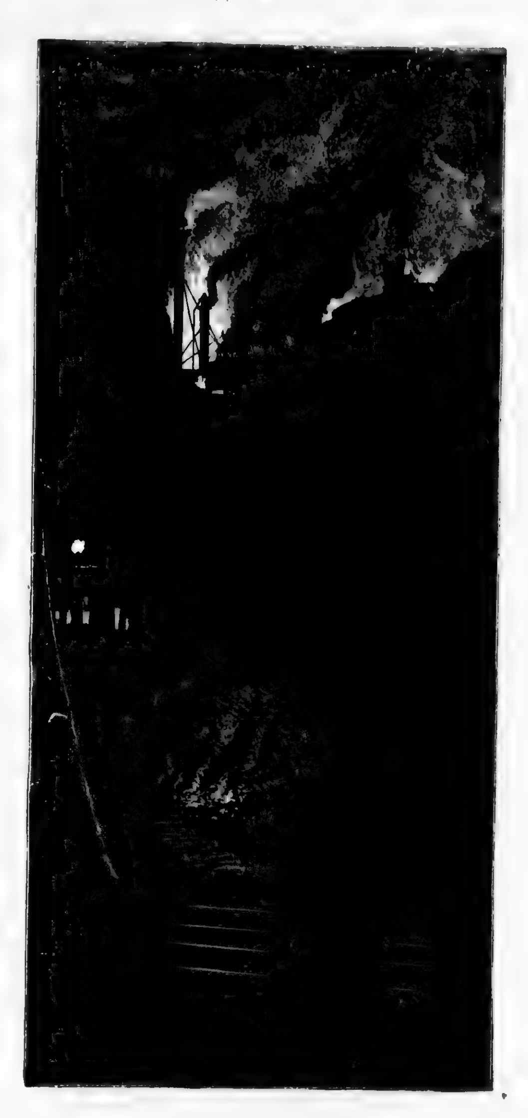
Aber Alles das gehört der Vergangenheit an, und wie an jener Erdstelle, welche das Blut eines Erschlagenen getränkt, das Gras nur um so üppiger emporschießt, und den Schauplatz der grausigen That nur durch seinen üppigeren, reicheren Wachsthum zu erkennen giebt, so auch mit dem Schauplatz jener materiellen Kämpfe. Nirgends beweist sich mehr der Ausspruch: „Durch Kampf zum Sieg", und je größer, je wüthender der Kampf, desto größer der Sieg. Wo den zertretenen Rasen kein Blut gedüngt, da verkümmerte das Gras — und mag man auch vor den Kämpfen selbst seinerzeit zurückgeschaudert haben, man wird doch den Segen einsehen müssen, den sie der Nachwelt gebracht!

Das Erdöl wurde zuerst von den Indianern als Heilmittel angewendet, und die ersten weißen Ansiedler dieser Gegenden nannten es von dem Namen jenes Indianerstammes her „Seneca-Oel". Erst 1850 begann der Gebrauch des Petroleums als Beleuchtungsmittel, und von jener Zeit steigerte sich der Bedarf immer mehr, und mit so großer Geschwindigkeit, daß das schmutzige, übel riechende Oel in wenigen Jahren die ganze weite Welt im wahrsten Sinne des Wortes erobert hatte. Die erste Compagnie, die sich zur Gewinnung des Erdöls gebildet hatte, war die Penn-Rockoil-Company", die aus einem artesischen Brunnen etwa acht Barrels Oel per Tag gewann. Das war der erste Anfang einer Aera von Spekulation und eines Fiebers, das nur in den Gold-Entdeckungen Californiens seinerzeit seines Gleichen fand. Die Folge davon war eine derart enorme Produktion, daß sie bald nationale, und endlich auch Welt-Bedeutung erlangte, und sich im Jahre 1873 auf nicht weniger als 7 Millionen Barrels belief.

Die Schwierigkeiten des Transportes derartiger Oelmassen in einem halbwilden, jungfräulichen Lande, ohne Verkehrsmittel, können eher gedacht als geschildert werden. Nachdem man sich lange mit der Beförderung mittelst Wagen und Pferd beholfen hatte, kam irgend Jemand auf den Gedanken, das Oel der seichten Flüsse wegen in flachen Booten den Oil-Creek hinab nach dem Alleghany-Fluß zu befördern. Da jedoch das Wasser in dem erstgenannten Flusse zu gewissen Zeiten viel zu seicht war, so wurde es abgedämmt und mit den darauf befindlichen Booten wieder abgelassen, so daß die letzteren bis in den Alleghany gelangen konnten. Die Quantität Oel, die man mittelst jeder derartigen künstlichen Flußanschwellung befördern konnte, betrug von 15 bis 20000 Barrels.

Auf dem Alleghany wurden nun die Boote nach den Oelwerften von Pittsburg gezogen, und von dort nach aller Welt versandt. Es gab eine Zeit, wo nicht we-

niger als tausend solcher Boote und etwa dreißig Dampfer auf diese Weise beschäftigt wurden, zu deren Bedienung über 4000 Menschen nöthig waren. — Aber die Aera der Eisenbahnen änderte diese Beförderungsmethode. „Cartanks" (Faßwaggons) kamen in den Verkehr, und bestanden anfänglich aus gewöhnlichen Lastwaggons mit zwei großen hölzernen Petroleumbehältern, von je vierzig Barrel Gehalt. Sie machten bald den eisernen Kesselwaggons Platz, die einen horizontalen, auf einem Waggon ruhenden Dampfkessel gleichen, und gegenwärtig in einer Zahl von über 3000 auf den Eisenbahnen in Verwendung stehen.



Ein Eisenwerk bei Pittsburg.

Washington,

die Bundes-Hauptstadt der Vereinigten Staaten.

Es giebt in den Vereinigten Staaten keine Stadt, welche, wie London für England, und Paris für Frankreich, gleichzeitig die politische, kommerzielle und soziale Hauptstadt ihres Landes wäre. — Die Vereinigten Staaten haben hiefür nicht eine, sondern drei Hauptstädte, unter denen Washington die politische, Newyork die kommerzielle und vielleicht Boston die soziale Hauptstadt ist. Bei Newyork und Boston ist es nicht ausgeschlossen, daß sie außerdem noch einmal die anderen Bedingungen in sich aufnehmen könnten, Washington aber wird zur sozialen oder gar zur kommerziellen Hauptstadt Nord-Amerikas niemals werden können. Washington ist eben nur der Sitz der Regierung, und die Capitale des Landes, aber nicht dessen Herz. Es ist eine künstlich, wie durch den Willen eines Machthabers geschaffene Stadt, ohne jeden inneren, aus sich selbst entwickeltem Charakter.

Man braucht die Nordamerikanische Bundes-Capitale weder unter die großen noch unter die schönen, ja nicht ein mal unter die Städte überhaupt zu rechnen, und wird doch zugestehen müssen, daß sie einer der merkwürdigsten Orte der Vereinigten Staaten und selbst der ganzen Welt sei. In den ersteren bildet sie einfach eine Kategorie für sich, und was die Landes-Haupt- und Residenz-Städte der letzteren anbelangt, so findet sich keine unter ihnen, an die sie in anderer Weise erinnerte, als daß hier wie dort die zahllosen Fäden einer immensen Regierungs-Maschine zusammen laufen. Ihre Hauptmerkwürdigkeit ist eine dreifache. Sie beruht in ihrer äußeren Anlage und Erscheinung; in Allem, was mit ihrer Würde als Bundes-Hauptstadt zusammenhängt; und endlich in dem hieraus erwachsenden Gegensatz zu sämmtlichen übrigen Hauptorten des Landes.

In seiner äußeren Erscheinung muß Washington, so wie es heute ist, für Jeden, der sich nur auf seine eigene Augen und nicht auf die Versicherungen der mit ihrer Stadt stark auf die Zukunft ziehenden Washingtoner verläßt, ein Zwitter der wun-

derlichſten Art ſein. Alles daran iſt Unfertigkeit, Uebergangs-Stadium, Halbheit. Die größten Widerſprüche drängen ſich mit einer Naivetät neben einander, welche ſelbſt auf amerikaniſchem Boden, dem vorzugsweiſen Boden des „Werdens“, überraſchen müſſen. Dorf und Stadt machen ſich nahezu jedes Geviert ſtreitig. Aber einſtweilen behält noch immer das Dorf Recht, und ſelbſt der enthuſiaſtiſche Bewunderer des in dieſer Weiſe ſich präſentirenden Städteweſens wird zugeben müſſen, daß daſſelbe, trotz der außerordentlichen Verſchönerungen und Verbeſſerungen der letzten Jahre noch immer nichts Anderes ſei: als ein rieſiger Landflecken mit ein paar belebten Geſchäftsſtraßen, und einer kleinen Anzahl ſtädtiſcher Gevierte voll anſehnlicher und eleganter Wohnhäuſer — dazwiſchen der eine oder andere Square mit hübſchen Park- und Garten-Anlagen, ein Straßen-Netz, das an Gradlinigkeit, Planirung und Pflaſterung nicht ſeines Gleichen hat und endlich ein halbes Dutzend öffentlicher Gebäude, welche gleich architektoniſchen Enaks-Söhnen über das ſie umgebende winzige Alltagsvolk hinausragen.

Waſhington gehört verhältnißmäßig zu den älteſten Städten Amerikas, iſt jedoch unter Allen noch am wenigſten „fertig“; und wird es aller Wahrſcheinlichkeit nach auch niemals ſein. Die Amerikaner, die der Mehrzahl ihrer größeren Städte mehr oder minder zutreffende Beiwörter gegeben haben, nannten Waſhington „Die Stadt der großen Entfernungen“. Und dies mit Recht. Man kann innerhalb der Stadt abſolut keinen Spaziergang machen, ohne überall ungeheure Terrainflächen anzutreffen, die ſeit der Gründung der Stadt noch wüſte daliegen und die vielleicht noch keines Weißen Fuß betreten hat. Wenige Schritte von der Reſidenz des Präſidenten entfernt, dehnt ſich heute noch eine ungeheure wüſte Landſtrecke aus, auf welcher nicht ein einziges Haus, nicht eine Mauer, oder ein Baum zu ſehen iſt! Die Begrenzung dieſer Wüſte bildet der breite Potomac mit ſeinen gelben ſchmutzigen Fluthen und ausgedehnten Sümpfen, in denen Myriaden von Fröſchen ihre nächtlichen Conzerte abhalten! Leuchtkäfer durchſchwirren zur Nachtzeit in unglaublicher Zahl die Luft, und man könnte ſich dort, inmitten dieſer Wildheit und Stille eher an die Ufer irgend eines Fluſſes im Inneren Afrikas glauben, als an dem hiſtoriſchen Potomac, wenige Minuten von dem Capitol und dem Palaſte des Präſidenten entfernt!

Dies ſind natürlich ſchreiende Gegenſätze, aber ſie genügen, um die Stadt intereſſant zu machen. Ja, ſie könnte trotz derſelben ſchon heute eine hübſche Stadt ſein, hätte man dies nicht bereits im erſten Entwurfe ein für alle mal dadurch vereitelt, daß man in der Abſicht, ein Wunder von Regelmäßigkeit zu ſchaffen, es glücklich fertig bekam, die verzwickteſte, ungleichmäßigſte und unruhigſte Städte-Anlage der Welt ins Leben zu rufen. Man begnügte ſich nicht, wie in Philadelphia, ein ebenmäßiges Netz gerader, in gleichen Entfernungen einander rechtwinklich ſchneidender Straßen zu planen, ſondern durchſchnitt dieſes Schachbrett noch mit breiten Avenuen,

die vom Capitol, dem Mittelpunkt des Ganzen, als Radien nach allen Richtungen der Windrose ausstrahlen. Und nicht genug damit; im Weißen Hause gab man dem, auf diese Weise ohnehin um seine rektanguläre Regelmäßigkeit gebrachten Stadt-Netz ein zweites Zentrum für ein anderes System radialer Avenuen, zu dem sich dann noch, um das Wirrsal vollständig zu machen, verschiedene Nebenzentren an andern Stellen der Stadt gesellten. Die Methode, welche in diesem Wahnsinn ist, tritt auf dem Papier deutlich und übersichtlich genug hervor. Aber was sich auf dem Plane, mit dem stolzen Capitol-Bau in der Mitte, durchaus stattlich und klar ausnimmt, gestaltet sich in der Wirklichkeit zu einem Chaos einander nach allen Richtungen durchschneidender Langstraßen, Querstraßen und Avenuen, in welchen sich heimisch zu machen, es eines Ortsinns bedarf, wie er nur den bevorzugtesten Wesen verliehen ist. Ueberall spitze und stumpfe Winkel, in welche die trapez- oder trapezoidförmigen Stadt-Gevierte auslaufen. Ueberall scharfe Dreiecke von verschobenen Rasen und Strauch-Anlagen oder ebenso verschobenen Häusergruppen bedeckt, zu welchen sich dieselben Gevierte zuspitzen, resp. abstumpfen. Eine gleichmäßig geschlossene Häuserfront bietet sich nur ausnahmsweise. Die Pennsylvania-Avenue, die große, das Capitol mit dem Weißen Hause verbindende Hauptpulsader des gegenwärtigen Washington, müßte man mit ihren von beiden Seiten spitz in sie hineinlaufenden Querstraßen, wie eine Artischoke abblättern, wollte man längs ihrer Trottoire Raum für regelmäßig gegliederte Häuser-Quadrate gewinnen.

Hierzu kommt, um dem Fremden die letzte Möglichkeit einer baldigen Orientirung zu nehmen, dieselbe hypersystematische Schlauheit und Raffinirtheit in der Bezeichnung der Straßen, wie in ihrer kaleidoscopischen Auslegung. Man hat eine quadratische Generaleintheilung des ganzen Stadtweichbildes beliebt, so daß vier Hauptdistrikte, der nordöstliche, der südöstliche, der nordwestliche und der südwestliche, entstanden. Die geraden Querstraßen tragen Zahlen, die sie rechtwinklich kreuzenden Langstraßen Buchstaben als Bezeichnungen. Die das Ganze nach allen möglichen Richtungen durchschneidenden Avenuen hingegen sind nach den verschiedenen Unions-Staaten genannt. Die Numerirung der einzelnen Häuser findet in ähnlicher Weise wie in Philadelphia statt, wo die erste Stelle der Nummer das Geviert, in welchem das fragliche Haus liegt, markirt. Hält man bei den Buchstaben-Straßen noch die Zahl des betreffenden Buchstaben zu Rath, so kann für Denjenigen, der ein Vierteljahrhundert in Washington gelebt hat, auch nicht der geringste Zweifel über die genaue Stelle existiren, an welcher er irgend ein ihm bezeichnetes Haus zu finden hat. Er lächelt einfach, wenn ihm eine Formel wie die nachstehende genannt wird, „1224 N. W. (North West) 12. Str. betw. N and M“ oder „2426 S. E. (South East) 16½ Str. betw. X and Y“, und findet mit geschlossenen Augen was er sucht, während der Fremde im ersten Moment vor der Lösung einer cubischen Gleichung zu stehen ver-

meint, im nächsten aber schon gar nichts mehr vermeint und empfindet als das Gefühl absoluter Hilflosigkeit, gemischt mit einer Art abergläubischer Bewunderung für eine Stadtbevölkerung, die sich nicht nur spielend in derartigen Räthselwesen zurecht findet, sondern auch nicht müde wird, dasselbe als das Einfachste und Bequemste seiner Art anzupreisen.

Die Washingtoner sind überhaupt — es wurde dies schon oben angedeutet — leidenschaftliche Lokal-Patrioten. Vor allen Dingen ist ihnen der Gedanke, daß der Sitz der Bundes-Regierung aus ihrer Mitte hinweg nach dem Westen verlegt werden könne, mit der Vorstellung des Welt-Unterganges gleichbedeutend. Es ist unmöglich, das Gesicht eines ächten Washingtoners zu beschreiben, wenn man es wagt, ihm von dieser Eventualität zu sprechen. Erstaunen, Mitleid, Ingrimm, Hohn, Verachtung und Haß — das Alles spiegelt sich in vielsagendem Verein darin ab. Aber sie haben es, kluge und praktische Leute, wie sie sind, nicht beim Gesichterschneiden bewenden lassen. Als vor einigen Jahren die Frage allen Ernstes ventilirt wurde, daß das Uebergewicht, welches der Westen demnächst in der Kongreß-Repräsentation haben werde, sich sehr leicht dahin äußern könne, daß das Capitol plötzlich vom Potomac hinweg nach dem Mississippi votirt würde: da säumten sie keinen Moment, dieser Aussicht dadurch Rechnung zu tragen, daß die Washington so unumgänglich nothwendig wie nur möglich, d. h. so anständig und würdig wie möglich, zu gestalten anfingen. Und in der That hat der kleine Schreck wundervolle Früchte getragen. Ihm in erster Reihe ist es zu danken, daß das Mittelding von südlichem „Kraal" und westlichem Prairie-Dorf, welches die Stadt noch bei Ausbruch des Bürgerkrieges war, in den letzten Jahren denn doch begonnen hat, ein wirklich städtisches Aussehen zu gewinnen. Ihm allein, daß in Bezug auf Gradirung und Pflasterung der Straßen neuerdings das Außerordentlichste geleistet worden, dessen sich nur eine amerikanische Stadt rühmen darf. Ihm allein, daß sich die offenen Squares selbst der entlegensten Stadttheile mit freundlichen Anlagen bedeckten, und daß die Entwickelung des Straßen-Bahnen-Systems in wahrhaft großstädtischer Weise gefördert ward. Und nicht genug damit — im Kongreß selbst erwuchsen ihnen Schützer und Retter, als der Bau des großen, sämmtliche Ministerien aufzunehmenden bestimmten Palastes, westlich vom Weißen Hause beschlossen wurde, ein Bau, welcher das in Washington in Regierungs-Bauten angelegte Bundes-Capital um mindestens acht bis zehn Millionen vermehrt. Zehn Millionen — immerhin ein gewichtiges Glied mehr in der Kette praktisch-zwingender Rücksichten, welche den Regierungssitz an das große Potomac-Dorf fesselt! Ob freilich diese und noch weitere Millionen, sammt dem kostbaren neuen Pflaster der Stadt, das Schicksal derselben als Bundes-Kapitole für länger als zehn oder zwanzig Jahre entschieden haben, bleibt eine andere Frage, die mindestens allen Denen, die an das Westward moves the Star of the Empire glauben, in der verletzendsten Weise ver-

neint wird. Sie haben für alle Erfolge, welche die Washingtoner auch in der „Festnagelung" ihrer Hauptstadt haben und noch erringen mögen, nur ein Kopfschütteln, und berufen sich einfach auf das physikalische Gesetz, welches den Schwerpunkt von irgend etwas normal Angelegtem nach dessen Mitte hin, und nicht an seine äußerste Grenze verlegt. Dieses physikalische Gesetz genügt ihnen. Es giebt ihnen die Bürgschaft, daß, allen marmornen Kapitolen, allen granitnen Schatz-Amts-Palästen und selbst allen Asphalt-Corso's zum Trotz, das Todesurtheil Washingtons, als Hauptstadt der Vereinigten Staaten gesprochen ist.

Die Einwohnerzahl Washingtons genau anzugeben, ist unmöglich, denn sie wechselt von einer Saison zur andern, wie etwa jene der Badeorte. Nach dem Schluß des Congresses, der stets die Beamtenwelt der Vereinigten Staaten in Washington vereinigt, besitzt die Stadt höchstens achtzig Tausend Einwohner, von welchem dreißig Tausend Neger sind. Das milde Clima des Winters läßt die Bevölkerung für einige Monate ebenfalls um Tausende anschwellen, dagegen ist die Hitze im Sommer so unerträglich, daß Washington in den warmen Monaten vollständig ausgestorben ist. Dann wird die Stadt auch häufig von Cholera und gelbem Fieber heimgesucht, was großentheils den versumpften Ufern des Potomac und den dadurch entstehenden höchst ungesunden Ausdünstungen zuzuschreiben ist. — Das „weiße Haus", der offizielle Sitz des Regierungs-Präsidenten, in der unmittelbaren Nähe des Potomac gelegen, leidet am meisten unter dieser gefährlichen Nachbarschaft und so mancher der bisherigen Präsidenten konnte hiervon erzählen.

Washington hat seine ungesunde Lage eigentlich seinem gleichnamigen Gründer zu verdanken, dessen Absichten allerdings der besten Art waren. Er wählte den am Potomac gelegenen Distrikt, um den Regierungssitz im Mittelpunkt der damaligen Unionsstaaten zu haben, und daraus eine wichtige See- und Hafenstadt zu machen, die überdies vom Meere genug entfernt und vor jedem feindlichen Ueberfall geschützt sein sollte. Merkwürdigerweise erfreut sich Washington keines einzigen der damals geträumten Vorzüge. In strategischer Hinsicht ist und war es so wenig gesichert, daß es bereits zwanzig Jahre nach seiner Gründung (1814) den Engländern in die Hände fiel. In kommerzieller Hinsicht hingegen wurde es von dem nachbarlichen Baltimore vollständig in den Schatten gestellt. Der Potomac nämlich ist zu seicht, um großen Schiffen die Fahrt stromaufwärts bis Washington zu gestatten. In politischer Hinsicht endlich hat die Stadt aufgehört im Mittelpunkt der Staatenunion zu sein, seitdem sich an die ursprünglichen dreizehn Staaten noch fünfundzwanzig andere anschlossen. Heute ist der Mittelpunkt nicht Washington, sondern zweitausend Meilen weiter westlich, im Herzen des Staates Kansas gelegen, und die Hauptstadt somit an der Ostgränze statt in der Mitte des Staatenbundes.

Washington zerfällt in zwei durch das Kapitol von einander geschiedene Hälften,



Washington: Das Capitol.

von denen nur erst die eine in Wirklichkeit besteht, während die andere sich vor der Hand noch mit einer Existenz auf dem Plane begnügen muß. Leider ist die letztere die schönere und verdient es, daß das Kapitol ihr seine Pracht-Facade zukehrt. Auf dem Plateau eines mäßigen Hügels gelegen, steigen die schneeweißen Massen in einer Mächtigkeit der Formen und einer Kostbarkeit des Materials empor, daß man sich in der heutigen Welt vergebens nach etwas Gleichem umsieht. Eine stattliche Park-Anlage umgiebt das Ganze, aus deren Grün die Eisen- und Marmorglieder des monumentalen Giganten in zwiefachem Glanz auftauchen, um sich nicht minder frappirend von dem tiefblauen Himmel des Südens darüber abzuheben. Was man auch sagen mag — das Kapitol ist einfach wundervoll. Der gelehrte Architektur-Krittler stehe hundertmal neben uns und thue uns hundertmal dar, daß der Riesenbau nicht aus einem Guß entstanden, daß die Kuppel verfehlt, daß hier Etwas zu gedrückt, dort Etwas zu kühn sei, — wir werden sein Urtheil über uns ergehen lassen, aber unser Auge wird wieder und immer wieder entzückt an diesen blendenden Pomp korinthischer Säulen, grandioser Treppenfluchten und in Marmor blühender Architrave und Kapitäle haften. Den Eindruck der Großartigkeit, den wir empfangen, vermag uns nichts zu verkümmern. Das eine oder andere Einzelne aber, wie sehr wir auch zugeben müssen, daß es verfehlt sei, kann nur in dem Moment, in dem wir es in's Auge fassen, stören, — darüber hinaus verschwindet es sofort wieder in dem stolzen Ganzen.

Werfen wir einen Blick auf die Verhältnisse dieses stolzen Ganzen! Es besteht, — und wem schwebte es nicht, wenn nicht aus persönlicher Anschauung, so doch mindestens aus einer der zahllosen Abbildungen vor, die jedem Amerikaner sein Kapitol so vertraut machen, wie dem Engländer sein Parlamentsgebäude oder dem Preußen das Brandenburger Thor, — es besteht aus drei Theilen: dem älteren, kuppelgekrönten Mittelbau des ursprünglichen Kapitols und den neuen Seitenflügeln des Repräsentantenhauses und des Senats. Jener in weißgestrichenem Acquia-Creek-Sandstein und Eisen, diese in Marmor aus den Brüchen von Lee in Massachusetts aufgeführt. Die Länge des Ganzen ist 751, die Breite der Flügel an ihren Ost- und West-Fronten 354 Fuß. Die das Crawford'sche Erzbild der Freiheit tragende Kuppel ragt zu einer Höhe von 307 Fuß empor. Der Mitteltrakt sowohl, wie die gleich mächtigen Flügel sind auf allen Seiten von Säulen-, Pilaster- und Architrav-Schmuck umblüht, wie die üppige korinthische Bauweise ihn erfordert. In der Front führen drei gewaltige Freitreppen, gleich schimmernden, kunstvoll von Menschenhand gebildeten Marmorterrassen, zu dem Mittel- und den Seitenflügeln empor. Ueber den Platformen aber, auf die sie ausmünden, erheben sich drei mächtige Pforten, weithin sichtbar und stattlich wie die Eingänge eines Tempels und eines Palastes zugleich.

Freilich soll das Innere nicht recht halten, was das Aeußere verspricht. Nicht als ob es an Pracht darin fehle, — im Gegentheil, in einigen Theilen des Gebäudes, so namentlich im Senats-Flügel, giebt es viel zu viel. Hier wird man geradezu den Vorwurf des Byzantinismus erheben dürfen. Man begnügte sich nicht mit marmornen Treppenhäusern (von welchen namentlich das westliche, mit seinen Doppelfluchten von Carara-Stufen, Geländern und Strebepfeilern zum Schönsten gehört, was man in dieser Art sehen kann) und mit Wänden aus gleichem Material, wie in dem berühmten „Marble-Room", sondern man nahm auch noch die Leistungen des Vergolders, des Malers, des Möbelfabrikanten und Teppichwebers in einer Weise in Anspruch, daß der Eindruck des antik Großartigen nothwendigerweise in dem des modern Ueberladenen untergehen muß. Es ist gewiß nur in Ordnung, daß man eine so erhabene Körperschaft, wie den Senat, auf das Bequemste und Würdigste einquartirt. In der Muster-Republik des alten Rom's that man dies auch. Aber diese Fülle prachtvoller Salons, gold- und farbenstrotzender Korridore und boudoirartiger Kommitteezimmer, welche sich um die Sitzungshalle der amerikanischen patres conscripti reihen, erinnern schon mehr an eine der Thermen der Kaiserzeit, als an jenes Heiligthum Volkswohl-berathender Thätigkeit, welches den Gipfel des alten Mons Capitolinus krönte. Das Repräsentantenhaus, welchem der südliche Flügel des Gebäudes gehört, ist von den Baumeistern und Dekorateuren des Kapitols ungleich stiefmütterlicher behandelt worden, während der mittlere Theil und speziell die Halle unter dem Dom mit einer Anzahl ziemlich mittelmäßiger, auf die Landesgeschichte bezüglicher Skulpturen und Oelgemälde ausgestattet ist. Die Idee, das Kapitol in einer innern Ausschmückung zu einer Art nationalen Museums zu machen, ist nicht nur in Erwägung der Bestimmung des ganzen Baues, sondern auch in Anbetracht der hierzu disponibeln Räumlichkeiten, welche sich seit Unterbringung der eigentlichen Gesetzgebung in den Seitenflügeln, im Mittelraum gewissermaßen von selbst darbieten, sicherlich ein naheliegender und trefflicher. In seiner Ausführung hat er freilich bis jetzt nur Bedenken und Spott wachrufen müssen.

Die Rotunde macht, wie jeder Bau dieser Art, auf den Hereintretenden erst dann einen vollen Eindruck, wenn er sich mit ihren Verhältnissen zurechtgefunden hat. Sie ist unter den Kuppelbauten der Welt die vierte. Fast in derselben Größe wie den Dom der St. Petersburger Isaaks-Kirche, wird sie an Höhe und Weite nur von den Kuppeln der römischen Peters-Basilica, der Londoner Paulskirche und des Pariser Invaliden-Doms übertroffen. Ihr Material ist Eisen, und mit Leichtigkeit kann Derjenige, der zu ihrer Höhe emporsteigt, von den zwischen der innern Wölbung und dem Dach hinanführenden Treppen aus das ganze ebenso mächtige wie kunstvolle Gefüge dieser ehernen Himmelsstürmerei überblicken. Und in der That, es läßt sich Niemand, der Washington besucht, so leicht die Gelegenheit dazu entgehn. Man

steigt bis zum Fuß der Laterne empor und genießt von dort eine weite, zu gleicher Zeit wechselreiche und liebliche Rundsicht. Der von den Grenzen des Stadtweichbildes an meerbuchtartig sich erweiternde Potomac breitet seine unregelmäßigen Silberflächen in reicher, sanftgewellter Landschaft gen Süden dahin. Von seinem Westufer grüßen die Höhen von Arlington herüber, während des Bürgerkrieges von Verschanzungen starrend, heute auf's Neue in dem alten Schmuck von Wäldern, Wiesen und Gärten prangend, den sie bereits vor hundert Jahren trugen. Zu Füßen des Beschauers liegt die Stadt — jener Theil, welcher bereits existirt sowohl, wie jener schönere, der noch im Schooß der Zukunft ruht. Aus dem Park in der Front des Capitols leuchtet die sitzende Kolossal-Statue Washingtons zu ihm hinauf mit einem der schönsten Mottos geschmückt, das je für ein Monument ersonnen wurde. Dasselbe auf drei Seiten des Granit-Piedestals vertheilt, lautet: „First in Peace, First in War, First in the hearts of his Countrymen.“ Ueber des Beschauers Haupt aber, vom Scheitel der Laterne noch weitere 20 Fuß emporsteigend, erhebt sich ein anderes Standbild, die Erzgestalt der Crawford'schen „Freiheit“, den Gewölben unter sich eine Bronce-Last von 15,000 Pfund aufbürdend. Aber was haben 15,000 Pfund mehr bei den acht Millionen Pfund zu sagen, welche die Metallmassen dieser Gewölbe wiegen? Die Statue steht auf einer Erdkugel, auf welcher man die Devise der Vereinigten Staaten „E Pluribus unum“ sieht. Die ersten Strahlen der aufgehenden Sonne erleuchten jeden Morgen die, die ganze Umgegend weitaus überhöhende Statue in wunderbarer Weise.

Die Laterne, eine Imitation des Monumentes des Lysikrates in Athen wird zur Zeit der Congreßsitzungen allabendlich durch ein mächtiges, weithin sichtbares Feuer erleuchtet. Bei Tage bilden zwei auf dem Capitol aufgezogene Flaggen das Signal, daß der Congreß und der Senat versammelt sind.

Den Hauptschmuck des Innern der Rotunde bilden außer einem die höchste Wölbung ausfüllenden allegorischen Deckengemälde, 7 große in einer Höhe von etwa 5 Fuß über dem Fußboden und in gleichen Entfernungen um die ganze Rundung vertheilte Wandbilder, wichtige Scenen aus der Geschichte der Vereinigten Staaten, von der Entdeckung Amerikas bis zur Resignation Washingtons darstellend.

Eine mächtige Broncethüre, gleich allen Werken dieser Art in der Weise der Thüren des Ghiberti am Florentiner Battisterio gehalten, und in neun Hauptfeldern Ereignisse der amerikanischen Geschichte darstellend, schließt den Haupteingang zur Rotunde von der großen östlichen Freitreppe her. Sie ist wohl das bedeutendste bildnerische Kunstwerk, welches das Capitol zur Zeit enthält, und hat Randolph Rogers zum Meister, welcher sie in den Jahren 1858 bis 1860 in Rom modellirte. Sie bildet die würdigste Pforte, durch welche man das Capitol von der schimmernden

Treppenflucht und der mächtig aufragenden korinthischen Säulenhalle der Mittelfront her betreten kann. Ob ihre Schönheit freilich den pessimistischen Zeitgenossen verhindern wird, in Gedanken die reichen Gewinde, welche ihren ehernen Sims schmücken, durch die berühmten Worte, die Dante über seinem Hölleneingang flammen läßt, zu ersetzen, — das ist eine andere Frage, deren Lösung schon nicht mehr in das Gebiet der Aesthetik allein fällt.

Westlich von der Rotunde und den ganzen hinteren Theil des Hauptkörpers des Mittelflügels einnehmend, befindet sich die Kongreß-Bibliothek mit etwa 300,000 Bänden, die größte Bibliothek Amerikas, die alljährlich dadurch, daß ihr jedes in den Vereinigten Staaten erscheinende Werk in doppelten Exemplaren zugesandt werden muß, große Bereicherung erfährt.

Das Verhältniß des Senates der Vereinigten Staaten zu dem Abgeordneten-Hause wurde häufig mit jenem der europäischen Oberhäuser zu den entsprechenden zweiten Kammern verglichen, ohne jedoch irgend welche Begründung hierfür zu haben. Der Vereinigten Staaten-Senat unterscheidet sich von dem Unterhause hauptsächlich dadurch, daß seine Mitglieder auf sechs Jahre, die des Unterhauses jedoch nur auf zwei Jahre gewählt werden, und daß die Wahl der letzteren nach dem Verhältniß der Bevölkerungszahl, die der Senatoren jedoch nach der Zahl der Staaten erfolgt. Jeder Staat der Union sendet ohne Rücksicht auf seine Größe und Bevölkerungszahl zwei Senatoren zum Congreß, so daß beispielsweise der kleine Staat Delaware mit seinen fünfhundertundzwanzigtausend Einwohnern im Senat ebenso stark vertreten ist, wie Newyork mit seinen mehr als vier Millionen Einwohnern. Gegenwärtig zählt der Senat 76 Mitglieder, eine Anzahl, welche nach den bevorstehenden Erhebungen der Territorien zu selbstständigen Staaten auf 80 bis 86 wachsen dürfte.

Bei dem Repräsentantenhause ist es die Einwohnerzahl, welche die Zahl der Abgeordneten bestimmt, und zwar entfällt je einer auf hundertzwanzigtausend Seelen. Während also der Staat Newyork beispielsweise deren gegen vierzig zählt, haben andere Staaten nicht mehr als einen Abgeordneten. Im Abgeordnetenhause wird der Präsident unter seinen Collegen gewählt, im Senat jedoch ist der Präsident der jeweilige Vicepräsident der Vereinigten Staaten.

Die höhere Stellung des Senates zeigt sich auch in einigen Aeußerlichkeiten, wie z. B. in dem höheren sozialen und offiziellen Rang des Senators, der feierlicheren Form der parlamentarischen Amtsausübung und der größeren Pracht der Sitzungsräume. In dieser letzteren tritt der Unterschied, welcher zu Gunsten des Senats dem weniger „aristokratischen" Hause gegenüber besteht, am deutlichsten, weil am Aeußerlichsten, zu Tage. Er erstreckt sich sogar bis auf die Sitze, die in der Repräsentantenhalle in Rohrsesseln aus hellem Holz, in der Senatskammer aus dunkeln Lederfauteuils bestehen, auch befindet sich unter den mit höchstem modernen Luxus ausgestatteten

Empfangs-Parlors, welche den Sitzungssaal der Senatoren umgeben, nicht nur das kostbare „Marble-Room" mit weißen und rothbraunen Marmor-Säulen und Wänden, sondern auch jenes von Stuccatur-Ornamenten, Vergoldungen und buntfarbigen Fresken starrende Gemach, in welchem sich der Präsident aufhält, wenn er aus den „Höhen" des Weißen Hauses in die Mitte der Volksvertretung herabsteigt. Wahre Prachtwerke sind auch die Treppenhäuser zu beiden Seiten des Sitzungssaales, von denen namentlich das südliche in der ganzen Schönheit edler Verhältnisse und herrlichsten Materials, Carrara-Marmor, strahlt, sowie die Crawford'sche Broncethüre, welche der Senat gleichfalls vor dem Repräsentantenflügel voraus hat. Das Alles vereinigt sich, um von vornherein dem lebenden Bilde, dessen Rahmen es ist, etwas Feierliches, Gemessenes und Vornehmes zu leihen, wenn es dasselbe auch nicht von selbst besäße.

Aber es besitzt es auch von selbst, und man hat keineswegs nöthig, direkt aus dem Lärm und der Hast des Repräsentantenhauses zu kommen, um sofort zu empfinden, daß hier eine andere Atmosphäre weht. Die Geschäftsordnung ist eine ungleich gemessenere. Im Verein mit der beschränkten Anzahl der Mitglieder schließt sie das rastlose Hin- und Hereilen der Einzelnen, das Ineinandertönen verschiedener Stimmen, den Anschein von wirrem Durcheinander, welchen die Halle des Unter-Hauses während der Sitzungen fast immer darbietet, so gut wie aus. Und eine Ruhe liegt über den Verhandlungen und dem ganzen Treiben, welches nicht verfehlen kann, auf den fremden Besucher einen durchaus ansprechenden und würdigen Eindruck zu machen.

Die Halle selbst, gleich der des Repräsentantenhauses, nur kleiner als diese, ein längliches Rechteck, gewinnt durch die halbkreisförmige Aufstellung der ansteigenden Sitze ein amphitheatralisches Ansehen. Ein broncenes Geländer, in dessen Bann nur die Mitglieder, die Beamten und die „Pagen" des Senats Zutritt haben, trennt diesen geweihten Halbkreis von dem übrigen Flur, den auch noch andere Personen von Stellung und Rang, oder unter der Aegide eines bekannten Senators jeder gewöhnliche Sterbliche betreten darf.

Die Gallerieen, welche die ganze Halle umgeben, und von denen die Abtheilung über dem Präsidentensitz für die Berichterstatter, jene ihm gegenüber für die Angehörigen des Präsidenten, der Senatoren und das diplomatische Corps reservirt ist, bieten Sitze für 1200 Personen, — eine Zahl, welche bei ungewöhnlichen Gelegenheiten schon auf 1500 anwuchs.

Der Präsidentensitz ist um etwa vier Fuß erhöht. Die Tribüne, zu welcher sich die ihn tragende Estrade aufbaut, ist von Marmor. Vor ihm, auf niedrigerer Plattform, hat der „Clerk" des Senats seinen Platz, vor diesem wieder, und schon auf ebener Erde, sind Plätze der Stenographen und Sekretäre.

Im Repräsentantenhause ist von der Ruhe und Pracht der Senatsräume ebenso wenig zu finden, wie von der Würde der Senatoren. Die Gesellschaft ist eine sehr gemischte, und einen großen Theil der Zeit hindurch mehr oder minder lärmend und beinahe zügellos. Das amerikanische „Sans gêne" äußert sich hier ebenso sehr wie auf der Prairie oder in den Eisenbahnwaggons und Hôtels.

Man kann hier sämmtliche Bevölkerungstypen des weiten Continents von dem langen knochigen Yankee der Neu-England-Staaten bis herab zu dem armen kohlschwarzen Neger Süd-Carolinas oder dem texanischen Viehzüchter der südwestlichen Prairien erblicken, und es fehlen nur die Indianer und Chinesen, um den Vereinigten-Staaten-Congreß zu einem Rassen-Congreß zu machen, bei welchem sich die Natur der betreffenden Repräsentanten in ihrer ganzen Urwüchsigkeit zeigt. Man sieht hier die Gesetzgeber nicht selten auf ihren Sitzen nachlässig hingestreckt, die Beine auf den Schreibpulten, die Arme über die Sessellehne nach rückwärts herunterhängend, und den unvermeidlichen Kautabak im Munde. Häufig, besonders an warmen Tagen, liegt die Majorität des Abgeordnetenhauses im tiefen Schlaf versunken und es bedarf einer großen Tagesfrage oder des Talentes eines bekannten Redners, um diese so gemischte Versammlung der amerikanischen Gesetzgeber wach zu erhalten.

In dem ehemaligen Sitzungssaale des Senats tagt gegenüber der oberste Gerichtshof, der aus einem „Chief Justice" und acht Richtern besteht, welche der Unionspräsident auf die Dauer des Lebens ernennt, vorausgesetzt, daß sie sich stets „gut aufführen", („during good behaviour"), widrigenfalls der Präsident sie durch andere ersetzt. Der oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten ist der einzige Körper, dessen Mitglieder auf Lebenszeit ernannt werden. Die Gerichtshöfe der einzelnen Staaten werden vom Volke auf verschiedene Dauer gewählt.

Das Capitol steht, wie bereits erwähnt, an einem Ende der majestätischen breiten Pennsylvania-Avenue, der schönsten Straße Washingtons und einer der schönsten Straßen Amerikas. An ihrem entgegengesetzten Ende befindet sich das „Weiße Haus", die Residenz des Vereinigten Staaten Präsidenten. Es ist ein einfaches, einstöckiges Gebäude ohne irgend welchen äußern Schmuck bis auf einen, von jonischen Säulen getragenen Porticus. Nichts — weder eine Garde noch eine Ehrenwache, ja nicht einmal eine Flagge zeigt die Bestimmung dieses Gebäudes an, das an gewissen Tagen in der Woche jedem Besucher, vom Senator bis zum letzten schwarzhäutigen Dockarbeiter geöffnet ist. Jeder Bürger der Vereinigten Staaten hat das Recht, den Präsidenten zu besuchen und ihm die Hand zu schütteln und Tausende machen an manchen Empfangstagen von diesem Rechte Gebrauch.

Das „Weiße Haus" wird zu beiden Seiten von Gebäuden eingeschlossen, deren architektonische Pracht mit der Einfachheit des ersteren lebhaft kontrastirt. In diesen Gebäuden sind die Ministerien untergebracht, von denen das Finanz-Ministerium

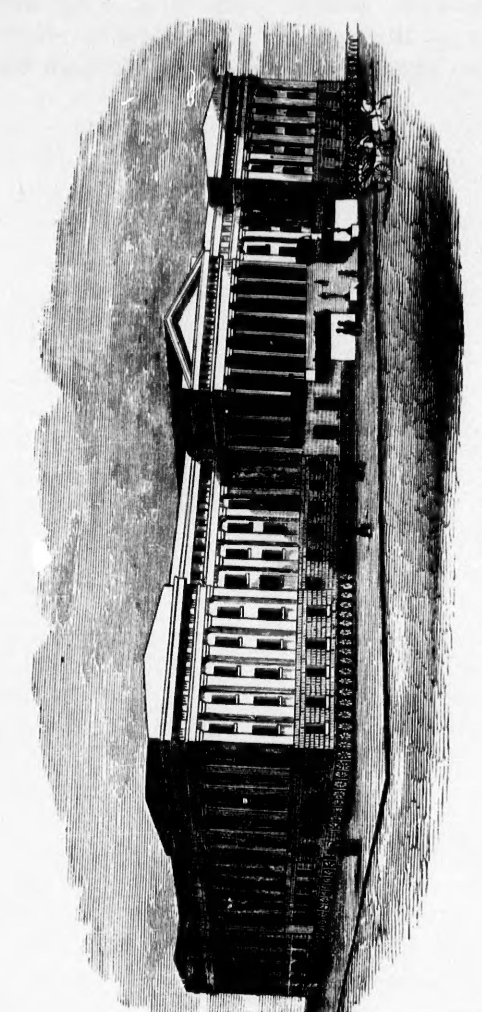
(the treasury Department) am schönsten logirt. In dem letzteren wird man von der höchst eleganten Einrichtung und der großen Anzahl der hier angestellten weiblichen Beamten seltsam überrascht.

Washington besitzt eine große Zahl von prachtvollen Marmorpalästen, deren Architektur ausschließlich den Monumenten der antiken Welt entnommen wurde, und wohl keine Stadt der Welt verdient in dieser Beziehung mit vollerem Rechte den Namen des „modernen Athen", wie die Capitale am Potomac. Sie allein besitzt vielleicht mehr an klassischen Säulenfronten, wie das ganze Griechenland, und es giebt dort keinen Tempel, der nicht an den Ufern des Potomac allerdings nicht für religiöse, sondern administrative Zwecke reproduzirt wurde. Der Staatsschatz ruht im Tempel der Minerva; das General-Postamt im Tempel des Theseus und das Patentamt ist eine Wiederholung des Parthenon.

Dieses letztere zählt übrigens im Vereine mit dem Wetteramt und dem „Smithsonian Institut" zu den interessantesten Sehenswürdigkeiten der Vereinigten Staaten, denn in seinen ungeheuren Räumlichkeiten ist das, durch einen jüngst stattgehabten Brand allerdings bedeutend reduzirte Patent-Museum untergebracht, das die Original-Modelle sämmtlicher bisheriger Erfindungen der Amerikaner, an Zahl weit über fünfzig Tausend, enthält. Ueberdies sind hier auch eine Serie von amerikanischen Reliquien wie z. B. die Druckerpresse Benjamin Franklin's, der Säbel Washingtons 2c. ausgestellt.

Das Wetter- oder Signalamt ist insofern interessant, als hier aus den jeden Tag von den meteorologischen Stationen der sämmtlichen Unionsstaaten einlaufenden telegraphischen Wetterberichten die bekannten „Probabilities" (Wetter-Vorhersagungen) zusammengestellt werden, die in den Tagesblättern zur Publikation gelangen und den Amerikanern von San Francisko wie von Newyork oder einem andern Orte Nordamerikas die voraussichtliche Witterung für den folgenden Tag verkünden. Diese Vorhersagungen treffen in 100 Fällen 80 bis 90 mal ein, und es ist daraus auf die Genauigkeit zu schließen, mit welcher der weitverzweigte Apparat mit seinen 60 Beobachtungsstationen arbeitet.

Und nun noch einige Worte über das Smithsonian-Institut, die höchste wissenschaftliche Anstalt Amerikas, in einem eigenthümlichen unregelmäßigen Rohbau untergebracht, der sich mit seinen Thürmchen und Erkern und Pfeilern inmitten eines schönen Parks außerhalb der Stadt erhebt. Durch die Municicenz eines den Wissenschaften geneigten Engländers Namens James Smithson im Jahre 1846 gegründet, besteht die Hauptarbeit dieses großartigen Instituts in dem Austausch wissenschaftlicher Publikationen und ebensolchen Lehr- und Forschungs-Materials. Es ist gewissermaßen der Vermittler zwischen den gelehrten Vereinen und Anstalten Europas und Amerikas, gleichzeitig aber auch mit seinem Stabe von namhaften Gelehrten und Schriftstellern



Washington: Das Patent-Amt.

der Zentralpunkt des wissenschaftlichen Lebens Amerikas. Die naturhistorischen Sammlungen und die Bibliothek des Instituts sind sehr reichhaltig und werden mit jedem Jahre beträchtlich vermehrt. Sollte der Plan zur Gründung einer „National-Universität“ in Washington zur Verwirklichung kommen, so könnte die Stadt bald neben dem staatlichen auch zum geistigen Mittelpunkt der Vereinigten Staaten werden.



rischen
werden
einer
te die
nigten